TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU

Marcinkowo: Pomnik Leszka Białego.

Fot. W. Poddębskiego.
Ze zbiorów Min. Komunikacji.



1937
MARZEC
3

cena 50 gr.

Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu oraz Redakcja miesięcznika «Touring»

składają P. P. Członkom Klubu oraz naszym Sympatykom i Przyjaciołom życzenia

«Wesołego Alleluja»!

Touring

miesięcznik

Organ Polskiego Touring Klubu

WARSZAWA MARZEC 1937 ROK 2 (XII) Nr. 3

Chybiony atak

W numerze 50 „Kuriera Porannego" z dn. 19 lutego r. b. ukazała się enuncjacja zatytułowana: „Przed wydaniem nowej mapy samochodowej Touring Klubu", w której autor, kryjący się pod inicjałami „H. Sz.", zaatakował Polski Touring Klub z powodu opracowywanej przez Klub nowej mapy samochodowej i stanu dróg na rok 1937/8.

Czego się nie zarzuca w tej enuncjacji Touring Klubowi? Przede wszystkim, że na mapie nie ma oznaczonych stacji benzynowych, hoteli, restauracji, w których nieszczęsnego turysty nie otrują, garażów, stacji obsługi, warsztatów samochodowych i t. p. Zarzuca się dalej, że dołączone do mapy zeszłorocznej marszruty są zupełnie niepotrzebne, bowiem i bez nich i bez mapy każdy trafi z Warszawy do Poznania, Zakopanego, Lwowa, Wilna czy Gdyni. I tak dalej jeden zarzut po drugim.

Mimowoli nasuwa się pytanie, co wywołało ten atak na łamach tak poważnego dziennika stołecznego?

Enuncjacja o mapie spowodowana została zamieszczeniem przez Zarząd Główny ogłoszenia w Nr. 1 styczniowym miesięcznika „Touring", organu Polskiego Touring Klubu — treści następującej:

„W związku z opracowywaniem przez Polski Touring Klub mapy stanu dróg na rok 1937/8, Zarząd Główny zwraca się do tych wszystkich osób, które zauważyły usterki w ostatnio wydanej mapie, o nadsyłanie swych uwag do Sekretariatu Polskiego Touring Klubu, Warszawa, Kredytowa 5".

Ogłoszenie to było powtórzeniem komunikatu w tej samej sprawie, który ukazał się w Nr. 10 „Touringu" z października 1936 r. W komunikacie tym Zarząd Główny Touring Klubu, stwierdził z cała lojalnością, że niewątpliwie w ostatnio wydanej mapie są błędy, a wynikają one na skutek danych z terenu, jakie Klub otrzymał. Zarząd z góry wyraził podziękowanie tym osobom, które nadeślą rzeczowe i życzliwe uwagi co do wydanej mapy.

Czy można traktować zarzuty, zawarte w enuncjacji p. „H. Sz." jako życzliwe uwagi, nadesłane do sekretariatu Klubu? Czy należało występować publicznie przeciwko organizacji społecznej tak poważnej, jaką jest Polski Touring Klub?

Gdyby Szanowny Autor chciał okazać odrobinę życzliwości i „wbrew wszelkim ambicjom osobistym" zwrócił się ze swymi uwagami bezpośrednio do Touring Klubu, niewątpliwie zasłużyłby się bardzo na tym drobnym odcinku pracy społecznej. Ponadto poinformowalibyśmy Szanownego Autora, że wydawane przez analogiczne kluby zagraniczne podobne mapy nie zawierają wykazu stacji benzynowych, hoteli i t. p. Od tego są wzorowe przewodniki. Przewodnik hotelowy u nas w kilku językach wydaje Naczelna Organizacja Hotelarska. A jeśli chodzi o stacje obsługi i warsztaty, to uważamy, iż lepiej jest ich nie podawać, bowiem wzorowych stacji obsługi jest w Polsce zaledwie kilkanaście i taka sama ilość mniej więcej wzorowych warsztatów samochodowych. Mapy samochodowe Michelin, na które powołuje się Sz. Autor enuncjacji, wydawane są przez firmę przemysłowo-handlową dla interesu i tej firmy nie można porównywać z instytucją społeczną, bowiem cele tych dwóch organizacji są sprzeczne.

Reasumując to wszystko, co wyżej powiedziane, należy z żalem stwierdzić, że „zarzuty" postawione Touring Klubowi w związku z wydawaną mapą mają charakter napaści raczej na ubogą naszą literaturę z zakresu turystyki i motoryzacji, na brak przewodników, marszrut i t. p., ale co tutaj mapa jest winna?...

Mieliśmy wypadek, że ze Lwowa p. B. zwrócił się do nas listownie ze złośliwymi zarzutami, że mapa jest nic nie warta i ma takie a takie braki.

Podziękowaliśmy i zaprosiliśmy do współpracy przy opracowywaniu nowej mapy. Niestety, na odpowiedź czekamy już przeszło 8 miesięcy — okazuje się, że krytykować jest bardzo łatwo...

Szanownego Autora artykułu, p. „H. Sz.", zapraszamy również do współpracy, do naszej pracy bezinteresownej, społecznej. Jest jej dużo, bardzo dużo. Czekamy!

Stanisław Reszczyński.

Polski samochód a obce wpływy

Mówmy o motoryzacji!

W szeregu poprzednich numerów zamieściliśmy artykuły dyskusyjne na temat motoryzacji. Wychodzimy z założenia, że naświetlenie tego zagadnienia z każdego — choćby biegunowo przeciwnego punktu widzenia — przysługuje się sprawie. Dążymy do rozwinięcia najszerszej, jednak rzeczowej dyskusji.

Dzisiaj zamieszczamy artykuł, otrzymany od znanego publicysty p. red. Stanisława Strumph - Wojtkiewicza, poruszający sprawę rozbudowy naszego rodzimego przemysłu samochodowego. (Redakcja).

* * *

Według ogólnych obliczeń doprowadzenie do powstania istniejącej wytwórni samochodów oraz jej uruchomienie pochłonęło w sumie około 200 milionów złotych. Za taką imponującą pozycję możnaby było postawić 10, dosłownie dziesięć, podobnych lub większych fabryk, produkujących całkowicie polskie samochody różnych typów. Fabryka samochodów na Pradze spełnia już coprawda swoje zadanie i wypuszcza dobre samochody, ale widzimy, ile dla osiągnięcia tego dość skromnego narazie skutku — w różnych próbach — zmarnowano środków i czasu. Poza tym oparto się na licencji obcej, nie zdoławszy stworzyć nic oryginalnego, w sensie praktycznym wartościowego, dokonawszy jedynie pomyślnych ulepszeń i przystosowań włoskiego typu. Ważny etap osiągnęliśmy kosztem olbrzymim. Trudno: doświadczenie kosztuje...

Moim zdaniem gospodarka w Państwowych Zakładach Inżynierii z okresu powstawania Fabryki Samochodów powinna z czasem, oby jak najrychlej, uledz gruntownej rewizji dla stwierdzenia takich czy innych błędów i win, niekoniecznie przesądzając o ich karnym charakterze.

Postawienie każdej nowej fabryki samochodów obliczonej na produkcję wyłącznie i całkowicie krajową 5.000—10.000 sztuk — kosztowaćby powinno zależnie od pewnych okoliczności specjalnych od 7—10 milionów złotych. Kapitał Citroena, tego prawdziwego olbrzyma, wynosił długi czas 100 milionów fr., a ostatnio był podwyższony do 300 milionów fr., co pozwoliło na rozrost największej na kontynencie wytwórni samochodów. Jednak kapitały zakładowe fabryk francuskich, czeskich, austriackich i niemieckich wynosiły od 6—16 milionów złotych. Wybitni fachowcy w dziedzinie fabrykacji samochodowej, znakomici inicjatorzy tej gałęzi przemysłu, oświadczali mi wielokrotnie, że w warunkach polskich, przy pewnej ochronie celnej, obliczają czas uruchomienia fabryki samochodowej, opierającej się tylko na polskim surowcu, a dochodowej — na dwa lata, a kapitał zakładowy na 5—6 milionów złotych.

W tym stanie rzeczy, najwidoczniej dotychczas nieznanym w sferach kierowniczych, zwrócenie się ku montażowi i importowi — zdradza albo kompletną beztroskę, albo ignorancję, albo zależność od czynników zagranicznych, nie mogących pogodzić się z utraceniem hegemonii na rynku polskim, który obiecuje najlepsze perspektywy, rynku — który już dawno uległ podziałowi na sfery wpływów poszczególnych wytwórni zagranicznych. Trzeba zaprzeczyć temu podziałowi samodzielnym czynem.

Dlatego w charakterze publicysty, który za cel postawił sobie doprowadzenie do pogłębienia i uwielokrotnienia krajowej produkcji samochodowej, po raz może już ostatni przestrzegam kogo należy, że obce agentury samochodowe, same z siebie dostatecznie silne, nie wymagają żadnego specjalnego poparcia z naszej strony. Wręcz przeciwnie, należy je traktować z całą rezerwą, zanalizować raz jeszcze cały przebieg naszych wahań i posunięć w polityce motorowej, a wtedy stanie się jasne, że — świadomie czy nieświadomie — ulegliśmy w tej sprawie destrukcyjnym i mylącym wpływom obcym, które krzyżowały się i krzyżują na naszym terenie, niczym nad jakimś quasi-państewkiem.

Czerwoną nicią poprzez całą nieszczęsną i haniebną historię naszej „motoryzacji" przebiega ten coraz wyraźniejszy i coraz jaskrawszy moment nieustającego moralnego sabotażu, niszczącego każdą najmniejszą inicjatywę w kierunku stworzenia lub rozwoju produkcji krajowej.

Z tego powodu jesteśmy zdania, że także i całokształt sprawy motoryzacyjnej w Polsce winien z czasem doczekać się specjalnych badań, które stwierdzą niewątpliwie fatalne a różnorakie posunięcia zainteresowanych obcych agentur w kierunku niedopuszczenia do powstania polskiego samochodu, stwierdzą także i bierny lub świadomy udział w tej akcji wielu naszych współobywateli.

*

Poza tymi dezyderatami, natury, że tak się wyrazimy, historyczno-badawczej, należy domagać się następujących posunięć:

1. Rząd zwraca się do przemysłu polskiego z kategorycznym żądaniem postawienia i uruchomienia w ciągu 2—3 lat prywatnych akcyjnych fabryk samochodowych, opartych całkowicie na polskim surowcu i na oryginalnym, niezależnym od zagranicy zasadniczym projekcie konstrukcyjnym. Rząd zapewnia tym fabrykom odpowiednio po-

myślane ulgi fiskalne i pewną, niezbyt wysoką celną barierę ochronną. Rząd zwalnia od opodatkowania na szereg lat wszelkie zyski z tych fabryk płynące. Rząd znosi wszystkie ulgi dla importerów i montowni.

2. Jednocześnie rząd ustala normy zarobku kupieckiego przy rozsprzedaży samochodów i wpływa na jednolitą organizację całego handlu samochodami, oraz ich obsługi.

3. Rząd ustala zasadę, zakazującą obciążania materiałów pędnych podatkami, poza jedynym, przeznaczonym na Fundusz Drogowy, a cenę paliwa reglamentuje na wysokości maksymalnej 40 gr. za litr w sprzedaży detalicznej.

Łatwo tu jest spostrzec, że straty, wynikające z mniejszego opodatkowania paliwa oraz ulg dla nowopowstających fabryk, które przerobią pewien kapitał bez zdawania rachunku z zysków — powetowane będą zatrudnieniem coraz większej ilości osób przy produkcji i obsłudze wozów, motoryzacją wszelkich dziedzin życia gospodarczego, przyspieszeniem w obrotach handlu i przemysłu. Samochód wyprodukowany — to dwuch robotników zajętych, samochód w ruchu — to praca dla dalszych dwuch zatrudnionych i zarobkujących.

Niewykonanie tych kilku zasadniczych a prostych postulatów znów odwlekłoby istotną, bo jedynie dla kraju pożyteczną motoryzację środkami własnymi, bez eksportu walut, o które staczane są przecież boje homeryckie, bez dumpingowego eksportu benzyny, której właściwie o wiele za mało posiadamy.

Postulaty te są najzupełniej wykonalne, jeśli realizowane będą z wiarą i konsekwencją. Materiału ludzkiego i surowców nam ne brak. Kto wątpi jeszcze w bezsensowność i indolencję dotychczasowej polityki motoryzacyjnej — niech dobrze zastanowi się nad kardynalnym obowiązkiem rządu — obowiązkiem zaniedbanym: pobudzenia inicjatywy prywatnej w motorowej produkcji krajowej. Dotychczas albo etatyzowaliśmy przemysł na ślepo, albo na ślepo powierzaliśmy się czynnikom obcym.

Zmuszeni do przyjęcia importu niemieckiego dla odmrożenia naszych należności kolejowych, nie będziemy bić w bębny tryumfalne, ale potraktujemy to jako powierzchowne i dorywcze załatanie potrzeb naglących, co nie jest równoznaczne z istotną motoryzacją.

*

Zdaje mi się, że rządy ostatnie zaraziły się zgubną sugestią rządów z przed maja 1925 r., które wszystkie swoje nadzieje opierały na przypływie kapitałów zagranicznych, w kompletnym zwątpieniu co do możliwości samodzielnych rozwiązań inwestycyjnych. Ale zagraniczny kapitał nie mógł wierzyć w nas bardziej, niż my — sami w siebie.

Kapitał ten napływał do nas w różnych czasach z Zachodu. Prawie zawsze jednak był to kapitał o charakterze kolonialnym, rozbójniczym, żądający wielkiego oprocentowania i krótkiego terminu amortyzacji, a to dla wykonania w razie potrzeby szybkiego odwrotu. Dlatego nie należałoby trwać wśród złudzeń. Każdy interes z Zachodem, opóźniający powstanie własnego przemysłu samochodowego, jest interesem złym, bo szkodliwym, a jeśli i pożytecznym, to tylko dla zainteresowanych jednostek.

Kapitał akcyjny na fabryki krajowe, powstające w warunkach rentowności zapewnionej, nie może się nie znaleźć. Kilkanaście milionów złotych na dobre interesy? To fraszka nawet w naszych skromnych warunkach. Niech nikt nie powtarza już bajki o małej pojemności naszego rynku. Sprawa jest prosta: wystarczy zbadać warunki bytu którejkolwiek fabryki zagranicznej, czeskiej lub austriackiej w szczególności. Kraj skonsumuje paręset tysięcy samochodów popularnych i ciężarowych.

Kto nadal przeciwdziała prawdziwej produkcji krajowej i jej rozszerzeniu — jest w moim pojęciu szkodnikiem.

Kto nie umie pobudzić inicjatywy w tym kierunku i nie stara się o stworzenie warunków korzystnych dla powstania fabryk krajowych — jest przez nas pomawiany o bezczynność, płynącą z braku uzdolnień i wykształcenia, albo z indolencji, wreszcie z jakiegoś wyrachowania.

Mniejsza zresztą o komentarze.

Polski samochód musimy za dwa lata mieć w kilku seryjnie produkowanych odmianach.

*

Rzecz jasna, że spodziewam się gwałtownej lub przemyślnej reakcji ze strony zainteresowanych w imporcie lub jego formie montażowej.

Będą to znane mi już i wyświechtane argumenty, obliczone nie na fachowców, bo tych w kierowniczych sferach politycznych oczywiście być nie może.

W spotkaniach niby przypadkowych z tym i owym dostojnikiem specjalni delegaci obcych agentur wyrażą się bardzo życzliwie i przychylnie o autorze tych uwag, dodając, że są one rzeczywiście piękne i cenne, ale oczywiście nierealne. Stała to taktyka!

Dostojnik ten i ów w nawale swych prac i trosk machnie po desperacku ręką:

— Ach — znowu ta nieszczęsna motoryzacja...

I znów będziemy się wlekli w ogonie cywilizacji.

A może jednak przebije się wreszcie jakaś głowa przez ten pruski mur pozornych — bo sztucznie stwarzanych — przeszkód?

Stanisław Strumph Wojtkiewicz.

Ruch turystyczny na Ziemiach Wschodnich

Całoroczny bilans naszej turystyki krajowej da się sporządzić na podstawie dwojakiego rodzaju danych: pociągów popularnych i kart uczestnictwa, wydanych na różne imprezy turystyczne, zjazdy i przejazdy indywidualne, jakie odbywano na mocy przyznanych kartami uczestnictwa ulg kolejowych.

W tym wypadku, chcąc mówić o całokształcie ruchu turystycznego, trudno jest zamknąć sprawozdanie w cyfrach, obrazujących faktyczny stan ilościowy; trudno jest twierdzić, że np. w danym roku cała turystyka krajowa pozyskała taką ilość turystów, która dałaby się wyrazić jedną zamkniętą liczbą.

Aby dać konkretne zestawienie ruchu turystycznego za pewien okres, należałoby wziąć pod uwagę wszystkie możliwe czynniki w nim rolę odgrywające, jak: ilość turystów korzystających z indywidualnie posiadanych na cały rok ulg kolejowych (urzędnicze, szkolne), z komunikacji autobusowej lub własnej, czy wreszcie jadących za normalnym biletem kolejowym do danej miejscowości o jaką nam chodzi. Ponieważ czynniki te zawsze będą odgrywały swoją rolę w turystyce, nie będziemy mogli prawdopodobnie nigdy dowiedzieć się ilu turystów w danym czasie przebywało w takim czy innym terenie. Nie możemy twierdzić, opierając się tylko na danych Ministerstwa Komunikacji, że np. w pewnym miesiącu w Zakopanem było tylko 2 tys. turystów, skoro nie wiemy ilu, prócz tego, zjechało turystów innymi środkami lokomocji lub nawet koleją, ale nie na karty uczestnictwa. Biorąc jednak pod uwagę, że koleje w naszym ruchu turystycznym są najważniejszym, choć nie jedynym, czynnikiem jego rozwoju i tym, który może nam zawsze dostarczyć najwięcej danych do tego rodzaju zestawień, możemy być dostatecznie zorientowani o rozwoju ruchu turystycznego, uważając napływ turystów, spowodowany innymi czynnikami, za konstans. Zestawienia za tym, sporządzone na podstawie danych, otrzymanych z Ministerstwa Komunikacji, choć nie będą mogły podać nam w każdym wypadku konkretnej liczby turystów w danym czasie i miejscu z powodów wyżej podanych, nie mniej jednak będą one zawsze pewne, mimo, że istotna liczba turystów mogłaby być nieco większa, co natomiast nie może być w obecnych warun-



Rogów n. Wisłą: dwór z XVI wieku. Ze zbiorów Ministr. Komunikacji. Fot. H. Poddębski.

kach zupełnie sprawdzone. Powtóre, dane te pozwolą nam zobrazować rozwój ruchu turystycznego w pewnych okresach czasu; będziemy mogli zawsze na ich podstawie wykreślić linię wzrostu czy spadku tego ruchu.

Dane, osiągnięte z rozsprzedanych kart uczestnictwa dotyczą tylko ilości turystów, korzystających z tego rodzaju udogodnień, ale natomiast nie zawsze wiadomym jest, gdy karty obejmują nie jedną miejscowość a całą strefę, dokąd ilu turystów wyjechało; nie można sprawdzić skąd turyści wyjeżdżali, jaki czas przebywali w miejscowościach docelowych, dokąd odbywali jeszcze inne podróże na podstawie kart uczestnictwa, nim nastąpił powrót do miejscowości pierwotnego wyjazdu i t. p.

Naturalnie odnosi się to tylko do przejazdów odbytych na podstawie kart uczestnictwa, nigdy zaś do pociągów popularnych, których czas i miejscowości są ściśle określone.

Nie wiadomym jest i nigdy nie będzie wiadomym, na podstawie dotychczasowych danych, ilu np. było turystów w Wilnie w ostatnim roku, bo prócz kart uczestnictwa wydanych na Wilno, uprawniających jeszcze do czterech ulgowych przejazdów na całym obszarze Ziem Wschodnich, znaleźć mogli się tam i ci, którzy posiadali karty „Lato na Ziemach Wschodnich" podobnie skonstruowane, uprawniające również na przejazd do Wilna. Gdybyśmy byli w posiadaniu wszystkich wykorzystanych przez turystów kart uczestnictwa, moglibyśmy dokładnie określić, na podstawie datowników, skąd kto wyjechał, gdzie i jak długo przebywał, kiedy wrócił i t. p. Tego rodzaju dane przyniosłyby pewne korzyści dla turystyki, bowiem moglibyśmy dowiedzieć się na jakich terenach i w jakim czasie było największe nasilenie ruchu turystycznego, jakie wobec tego tereny należy silniej propagować, skąd i ilu turystów kierowało się na Ziemie Wschodnie i t. p., jednym słowem osiągnęlibyśmy na przyszłość dane do planowego i racjonalniejszego zorganizowania ruchu turystycznego.

Poniżej podaję dwie tabelki, ilustrujące ruch turystów na Ziemie Wschodnie od 1. I. do 31. XII. 1936 roku. Ciekawe są te zestawienia o tyle chociażby, że pozwolą nam zorientować się, przynajmniej w przybliżeniu, jakie było zainteresowanie Ziemiami Wschodnimi wśród turystów w porównaniu z ruchem turystycznym na obszarze centralnych i zachodnich województw, zaś z drugiej tabelki widocznym jest jakie było nasilenie ruchu turystycznego w poszczególnych regionach na Ziemiach Wschodnich.

TAB. I

	Na ziemie wschodnie	Na innych terenach Polskich bez Częstochowy	Do Częstochowy	Ogółem
Ilość pociągów popularnych	211	577	270	1,058
Ilość turystów przewiezionych pociągami popularnymi	104,467	305,342	236,512	546,321
Ilość turystów przewiezionych na pod. stawie indyw. kart uczestn.	72,065	181,799	1,150	255,014
Razem turystów	176,532	487,141	237,662	901,335

Jak widać, na Ziemie Wschodnie zorganizowanych było w roku 1936 — 211 pociągów popularnych, którymi przewieziono 104.467 pasażerów. Na podstawie pociągów popularnych i ilości rozsprzedanych kart uczestnictwa, przybyło na Ziemie Wschodnie w ubiegłym roku ogółem 176,532 turystów. W tabelce tej specjalnie wydzieliłem Częstochowę, jako wyjątkowo popularny punkt w naszej turystyce krajowej. Nie zbyt trafne byłoby porównanie ruchu turystycznego na Ziemiach Wschodnich z ruchem turystycznym w pozostałej części Polski, gdybyśmy wliczyli do tego Częstochowę, dokąd zjechała niemal połowa turystów w porównaniu do pozostałej ilości turystów na obszarze centralnych i zachodnich województw.



Komorów k.Ostrowia: Pomnik Marsz. Piłsudskiego. Fot. Kazimierowski. Ze zbiorów Ministr. Komunikacji.

Widzimy więc, że poza Ziemiami Wschodnimi, z wyjątkiem naturalnie Częstochowy, przewieziono 577 pociągami popularnymi 305.342 turystów w roku 1936. Stąd przeciętnie na jeden pociąg popularny przypada 529 turystów, podczas, gdy jeden pociąg popularny, skierowany na Ziemie Wschodnie, miał przeciętnie 495. Te dwie ostatnie liczby mówią same za siebie, że teren Ziem Wschodnich nie pociąga jeszcze turystów w tym stopniu, jak ośrodki turystyczne drugiej części naszego kraju, a to z różnych względów, chociażby z uwagi na nie dostateczne jeszcze zorganizowanie terenu lub słabe propagowanie go, gdyż nie można mówić, by nie posiadały one swoistej atrakcyjności dla turysty. Na to, że Ziemie Wschodnie posiadają jednak dużą atrakcyjność wskazuje jedno: ilość 211 pociągów popularnych objęła tylko 20 miejscowości na Ziemiach Wschodnich, natomiast na pozostałych obszarach Polski 577 pociągów było rozstrzelone aż do 90 miejscowości. W pierwszym wypadku na jedną miejscowość przypadło około 11 pociągów, w drugim zaś tylko sześć.

TAB. II

Region	Ilość pociągów popularnych	Ilość turystów przewiezionych poc. popul.	Ilość turystów przewiezionych na podstawie kart uczestn.	Ogółem turystów
Wileńszczyzna	86	49.419	14.260	63.679
Podole	114	50.966	40.940	91.906
Białostockie	5	1.051	2.142	3.193
Wołyń	4	2.183	9.306	11.489
Polesie	2	768	1.973	2.841
Nowogródzkie	—	—	3.424	3.424

Odnośnie do pozycji trzeciej należy wyjaśnić, że w rzeczywistości liczby przypadające na poszczególne regiony mogły być nieco wyższe z uwagi na to, że niektórzy turyści odbywać mogli kilka podróży z jednych do drugich regionów.

Tego już ustalić nie podobna i dlatego dalszych wniosków również nie da się wyciągnąć.

Mgr. Mieczysław Gajak.

Wystawa łodzi motorowych w New Yorku

(Własna korespondencja „Touringu")

New York, w lutym.

Łódź motorowa może być słusznie nazwana rodzoną siostrą samochodu. Bliskie pokrewieństwo tych dwóch środków lokomocji, lądowego i wodnego, wynika nie tylko z zastosowania jednakowego środka napędowego, jakim jest silnik spalinowy. Samochód i łódź motorową łączy poza tym szereg niezwykle podobnych zagadnień technicznych, nie mówiąc już o problemach eksploatacyjnych, które w obu wypadkach są całkowicie identyczne.

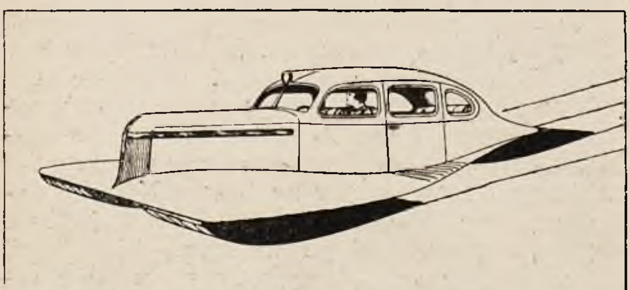
Wrażenie bliskiego pokrewieństwa, łączącego dwa omawiane środki komunikacyjne, nieodparcie rzucało się w oczy widzów, którzy zwiedzali nowojorską wystawę łodzi motorowych. A widzów tych było co niemiara, gdyż w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej turystyka i sport wodny rozwijają się żywiołowo, wzbudzając zainteresowanie naprawdę najszerszych sfer społeczeństwa. Przyczyną tego jest nie tylko wysoki stopień zamożności obywateli amerykańskich, ale również bardzo sprzyjające warunki terenowe i klimatyczne.

Stany Zjednoczone posiadają podwójną linię wybrzeża morskiego, od Atlantyku i od Pacyfiku, a poza tym gęstą i starannie rozbudowywaną sieć wewnętrznych dróg wodnych. Życie na wodzie może w tym szczęśliwym kraju kwitnąć przez okrągły rok, gdyż w porze zimowej, gdy nastaną trudności nawigacyjne w północnych okolicach, żegluje się bez przeszkód po wiecznie błękitnych i ciepłych wodach Florydy, Arizony lub Kalifornii. Nic przeto dziwnego, że w tak sprzyjających warunkach rośnie szybko ilość posiadaczy prywatnych łodzi motorowych, a w ślad za tym powstają wzdłuż wybrzeży liczne przystanie i stacje obsługi, spełniające tę samą ważną rolę, jaką w rozwoju ruchu samochodowego mają przydrożne garaże, pompy benzynowe i warsztaty reperacyjne. Widzimy tu wyraźnie bliskość pokrewieństwa łodzi motorowej i samochodu w zakresie problemów eksploatacyjnych.

Jeśli chodzi o pokrewne problemy techniczne — to wystawa nowojorska dostarczyła nie mało przykładów, przede wszystkim w zakresie nadwozi aerodynamicznych, tak modnych obecnie w automobiliźmie. Karoserie zamknięte o liniach opływowych znalazły powszechne zastosowanie w łodziach motorowych, nie tylko dla zmniejszenia oporu powietrza, ale również w celu rozszerzenia wnętrza kabiny i uczynienia jej bardziej komfortową dla pasażerów.

Jednym z haseł konstruktorów samochodowych jest walka ze zbędnym hałasem i wibracjami. To samo hasło przyjęli obecnie konstruktorzy łodzi motorowych, starając się zwalczać hałaśliwość silnika oraz eliminując wibracje przez montaż zespołu napędowego na elastycznych, najczęściej gumowych łożyskach.

Wzorowanie się na posunięciach techniki samochodowej idzie nawet jeszcze dalej. Firma The Aerodynamic Boat Corporation, wychodząc z założenia, że przy dużej szybkości woda jest tak samo twarda jak stały grunt, a fale nie mniej „trzęsą“ niż wyboje na szosie, postanowiła wyposażyć łódź motorową w podobne podwozia, jakie posiada samochód z niezależnym zawieszeniem. Tak powstał niewątpliwie najciekawszy eksponat nowojorskiej wystawy, a mianowicie ślizgowiec, oparty na pływakach przy pomocy systemu sprężynowych amortyzatorów, naśladujących resorowanie samochodowe typu „knee action“. Na wystawie demonstrowany był film, obrazujący wielkie zalety tej łodzi, zarówno jeśli chodzi o szybkość, jak i o stabilizację na wodzie. Ślizgowiec umieszczony na stoisku był wyposażony w prymitywne nadwozie jednoosobowe, jednak fabryka pragnie budować na swym wodnym podwoziu karoserie niczem się na pierwszy rzut oka nie różniące od samochodowych, jak to widzimy z załączonego rysunku.



Projektowana karosieria łodzi motorowej „The Aerodynamic“

Najciekawszym działem wystawy nowojorskiej, który równocześnie najbardziej przypominał o bliskim pokrewieństwie łodzi motorowej z samochodem, był dział silników, obesłany przez 25 wytwórni, a między innymi przez znane z dawnych czasów fabryki samochodowe, jak Gray, Winton, Lycoming lub Scripps. Historia się powtarza. Fabryki te musiały w swoim czasie zrezygnować z produkcji samochodowej, nie mogąc współzawodniczyć ceną z wielkiemi koncernami, a dziś znowu zaczynają odczuwać ich konkurencję w dziale silników do łodzi. Na bardzo wielu stoiskach można było bowiem zauważyć silniki Forda lub Chryslera, często wystawiane pod zmienioną marką.

Pokazane na wystawie silniki benzynowe prezentowały te same udoskonalenia, jakie obserwujemy w automobiliźmie. Mają one na celu podniesienie wydajności drogą zastosowania nowych lekkich stopów, powiększenia ilości obrotów i kompresji oraz ulepszenia karburatora. Rzecz zrozumiała, silniki benzynowe, których forma konstrukcyjna od pewnego czasu pozostaje niezmieniona, nie pokazały żadnych rewelacyjnych ulepszeń ani nowości, pozwalając się pod tym względem wyprzedzić silnikowi systemu Diesla.

Aczkolwiek kwestia ceny paliwa nie posiada w Ameryce tej ostrości, co w większości krajów europejskich, silnik na paliwo ciężkie, dzięki swym ciągłym udoskonaleniom, zaczyna i tu wypierać silnik benzynowy. Na wystawie pokazano całą gamę silników dieslowskich o mocy od 15 koni wzwyż.

Najbardziej interesującym eksponatem w tym dziale był niewątpliwie 150-konny, horyzontalny, dwutaktowy silnik Sterlinga, pracujący bez wału korbowego. Silnik ten posiada dwa poziome cylindry, w których poruszają się tłoki przeciwbieżne, podobnie jak w znanym silniku Junkersa. Komora wybuchowa znajduje się pomiędzy denkami tłoków. Posuwisty ruch tłoków zmusza do obrotu dwie tarcze mimośrodowe, te zaś z kolei obracają wał główny silnika, na którym są osadzone. Jedna para tłoków uruchamia poza tym pompy, tłoczące powietrze do cylindrów. Niezwykła prostota w konstrukcji i działaniu tego silnika jest naprawdę zadziwiająca. Należy przytem dodać, że silnik Sterlinga ma za sobą przeszło dwa lata prób i doświadczeń, to też w chwili obecnej jest tworem zupełnie dojrzałym, który daje jak najlepsze wyniki praktyczne. Dopiero zresztą w tym roku, po udałym rejsie próbnym z Buffalo do Miami, konstruktorzy zdecydowali się wypuścić tem silnik na rynek.



Schemat silnika Sterling syst. Diesla.

Jedno z najciekawszych udoskonaleń silnika dieslowskiego pokazała na wystawie fabryka Winton, która wyeliminowała całkowicie centralną pompę paliwową, zastępując ją indywidualnymi wtryskiwaczami paliwa,

umieszczonymi w każdym cylindrze. Usunięta została w ten sposób jedna ze słabszych stron silnika syst. Diesla, jaką są długie i delikatne przewody wysokiego ciśnienia, doprowadzające paliwo do cylindrów. W normalnym Dieslu defekt pompy paliwowej powoduje najczęściej unieruchomienie całego silnika, natomiast w silniku Wintona, w razie defektu wtryskiwacza, wymienia się tylko ten przyrząd, tak jak w silniku benzynowym wymienia się uszkodzoną świecę. Ponieważ przy systemie indywidualnym wtryskiwaczy dawki paliwa mogą być dostarczane w znacznie krótszych odstępach, nowy ten system zasilania cylindrów pozwolił na wydatne powiększenie ilości obrotów silnika.

Wystawa nowojorska uwzględniała naturalnie dział łodzi z silnikami przyczepnymi, które w motoryzacji dróg wodnych odgrywają tę samą rolę, co motocykle na drogach lądowych.

Zademonstrowane na wystawie silniki przyczepne stanowiły prawdziwe arcydzieła precyzyjnej techniki. Swego rodzaju rekord pobiła znana firma Elto, która skonstruowała miniaturowy silniczek, dający moc jednego konia przy 3.500 obrotów na minutę. Ciężar tego silnika, wraz ze śrubą napędową, wynosi około 7 kg., cena zaś niespełna 35 dolarów.

Jako nowość w tym dziale pokazano elektryczny silnik przyczepny Bendix, zmontowany bezpośrednio wraz ze śrubą napędową, tak iż podczas jazdy jest on stale zanurzony w wodzie. Warto przy okazji zauważyć, że, podobnie jak w automobiliźmie, napęd elektryczny ma i w dziale łodzi motorowych swój skromny stan posiadania. Np. firma Electri-Craft eksponowała na wystawie duże łodzie turystyczne, pędzone elektrycznością, reklamując, jako ich główne zalety, idealną ciszę, brak wszelkich wibracji oraz łatwość prowadzenia i obsługi.

Obok wystawców kompletnych łodzi i silników, znaczną część nowojorskiego Grand Central Palace, w którym mieściła się wystawa, zajęli fabrykanci wszelkiego rodzaju przyborów i akcesorii do łodzi. Brak miejsca nie pozwala na opis tych wszystkich, często bardzo pomysłowych, przyrządów i urządzeń, stworzonych dla wygody, przyjemności i bezpieczeństwa wodnego motorzysty.

Marian Krynicki

KOMUNIKATY OFICJALNE POLSKIEGO TOURING KLUBU

RADA NACZELNA POLSKIEGO TOURING KLUBU

Dn. 18 b m. odbyło się pod przewodnictwem p. min. M. Jaroszyńskiego posiedzenie Rady Naczelnej Polskiego Touring Klubu. W posiedzeniu oprócz Członków Rady, udział wzięli wszyscy członkowie Zarządu z Prezesem p. Wiceministrem Ferdynandem Świtalskim na czele.

Po przyjęciu przez Radę sprawozdania za rok 1936, które złożył wiceprezes St. Reszczyński, rozwinęła się szeroka dyskusja nad programem prac na rok 1937-my, przedstawionym przez prezesa Klubu p. Ferd. Świtalskiego, wiceministra Skarbu, który równocześnie udzielił wyczerpujących wyjaśnień.

P. prezes Świtalski omówił szczegółowo m. inn. organizację „Raidu Krajoznawczego Samochodowego po Polsce", który odbędzie się w dniach 15, 16 i 17 maja br., stwierdzając, że o zainteresowaniu tą największą w Polsce imprezą motorową i turystyczną, świadczy wielka ilość nagród, przekraczająca już dziś 70 sztuk.

Dalej p. min. F. Świtalski oświadczył, że w programie prac jest sprawa znakowania Warszawy oraz odcinka szosy Kraków — Katowice.

Sprawę Polskiej Wystawy Motoryzacyjnej zreferował p. inż. S. Porębski. W dyskusji pp. red. Strumph-Wojtkiewicz i dr. J. Łaszcz z Katowic wysunęli propozycję, aby termin otwarcia Wystawy odroczyć. Przyjęto jednak, że wobec charakteru i celu tej Wystawy ustalony przez Komisję Organizacyjną termin na wrzesień 1937 r., może być uznany za odpowiedni.

O mapie samochodowej i stanie dróg na r. 1937-8 mówił szczegółowo p. B. Rychter, a w dyskusji zabierali głos dr. Orłowicz i płk. Dżugay.

Z kolei przystąpiono do wyboru Wiceprezesa Rady i na to stanowisko powołano jednomyślnie p. dyr. Z. Rakowicza.

Uchwalono, aby Rada Naczelna zbierała się częściej i jako termin następnego posiedzenia ustalono czerwiec 1937 r.

WYNIKI KONKURSU NA PROJEKT ODZNAKI MOTORYZACYJNEJ

W dniu 3 marca 1937 r. odbyło się w lokalu Polskiego Touring Klubu, pod przewodnictwem p. ministra Ferdynanda Świtalskiego, posiedzenie Sądu Konkursowego na projekt Odznaki Motoryzacyjnej.

W posiedzeniu tym udział wzięli: prof. M. Kotarbiński Ak. Szt. Piękn., p. inż. Lubiński Touring Klub, kpt. Cichocki — P. U. W. F., p. Olechnowicz Automobil Klub, kpt. Kulesza — M. S. Wojsk., p. Docha — Polski Zw. Mot. p. W. Milkowski — Liga Pop. Turystyki, Protokułował p. J. Dodacki — P. Tour. Klub.

Projektów nadesłano 108, z czego do ściślejszej kwalifikacji Jury wybrało 30 prac oznaczonych godłami: WABU, HEL. BIK, 9, niebieski dym, skrzydła husarskie, OB. Arab. L—71, Jaś, W.W., 751, szkic, a.b.11, zefir, Jonas. Ryś, Technika, Mowens, E.15, Dompacz, Koło, 60M., 19, mi, półkole, Rin. Raz, Liga Pop. Turystyki. Sig.

Z pośród tych 30 — do ostatecznej kwalifikacji wybrano osiem projektów, które poddano głosowaniu.

W wyniku głosowania pierwszą nagrodę przyznano pracy, oznaczonej godłem Jonas. 2-gą nagr. — Technika, 3-cią — Mowens.

Po otwarciu kopert autorami prac okazali się: pierwszej — Danko Konstanty A.S.P., drugiej — Starzyński Henryk, Kraków, trzeciej — Jarosz Lesław Pol. Warsz. Pozostałe pięć prac oznaczone godłami E.15, Ryś, Dompacz, Koło, 60M. Jury uznało za godne wyróżnienia.

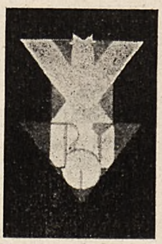
NAGRODZONE PROJEKTY NA P.O.M.



Nagroda I



Nagroda II



Nagroda III

Poza tym postanowiono wyróżnić projekty oznaczone godłami: Alfa 1, Rawicz, Moderne, 1415, POMI, tramp, W, jako nadające się do zużytkowania jako projekty plakiet.

Jury zdecydowało zwrócić się do autorów prac oznaczonych godłami:

E.15, Ryś, Dompacz, Koło, 60M, Alfa 1, Rawicz, Moderne, 1415, POM I, tramp, W, o pozwolenie otwarcia kopert z nazwiskami i adresami, celem umożliwienia wykorzystania powyższych prac. Siedem prac nie spełniających warunków konkursu nie było przez Jury sklasyfikowane. Na zakończenie postanowiono zorganizować wystawę wszystkich projektów w lokalu Touring Klubu w dniach od 7—14 włącznie.

Wystawa wszystkich projektów konkursowych cieszyła się wśród zwiedzających dużym zainteresowaniem, gdyż nadesłane prace przedstawiały wielką pomysłowość projektodawców oraz odznaczały się nieprzeciętnym ujęciem tematu, jak również artystycznym wykonaniem.



Fragment wystawy projektów konkursowych na P. O. M.

RAID KRAJOZNAWCZY PO POLSCE

Organizowany przez Polski Touring Klub w dniach 15—17 maja b. r. Krajoznawczy raid samochodowy po Polsce, pod protektoratem prezesa Rady Ministrów gen. dra Felicjana Sławoj-Składkowskiego i ministra komunikacji płk. dypl. Juliusza Ulrycha, który pierwotnie odbyć się miał w kwietniu b. r. wzbudził szerokie zainteresowanie wśród automobilistów zarówno ze względu na interesujące warunki regulaminowe konkursu jak i z uwagi na wielką ilość nagród, przeznaczonych dla zawodników. Z ważniejszych i bardziej wartościowych nagród należy wymienić następujące nagrody, spośród 70 już ufundowanych,

które Polskiemu Touring Klubowi ostatnio zadeklarowano:

1) **nagroda imienia Wojewody Tarnopolskiego** dla zawodnika, który zwiedzi największą ilość miejscowości w Województwie Tarnopolskim,
2) **nagroda Prezydenta m. Kielc** dla zawodnika, który wystartuje z Krakowa i w najkrótszym czasie „Szlakiem Kadrówki" przybędzie do Kielc,
3) **nagroda Zdrojowiska Inowrocław** dla zawodnika, który pierwszy przybędzie do Inowrocławia po przejechaniu co najmniej 200 klm.,
4) **nagroda Wydziału Powiatowego w Bochni** dla automobilisty, który pierwszy przybędzie do Bochni z poza granic woj. Krakowskiego,
5) **nagroda m. Żywca** dla zawodnika, który pierwszy przybędzie do Żywca i zwiedzi miejscowe Muzeum Regionalne,
6) **nagroda m. Czortkowa** dla zawodnika, który pierwszy zwiedzi miasto Czortków,
7) **nagroda Zdrojowiska Morszyn** dla zawodnika, który pierwszy przybędzie do Morszyna po przejechaniu co najmniej 500 klm.,
8) **nagroda powiatu Opatowskiego** dla zawodnika, który pierwszy przybędzie do Opatowa z poza granic województwa kieleckiego,
9) **nagroda powiatu Puławskiego** dla zawodnika, który w trasie raidu odwiedzi Nałęczów, Kazimierz n/Wisłą i Puławy i zatrzyma się tam celem zapoznania się z zabytkami,
10) **nagroda powiatu Jaworowskiego** dla zawodnika, który w trakcie raidu odwiedzi miejscowości Jaworów-dwór,
11) **nagroda powiatu Brzozowskiego** dla zawodnika, który odwiedzi Brzozów, startując z miejscowości, położonej od Brzozowa najdalej w linii powietrznej,
12) **nagroda powiatu Wieluńskiego** dla zawodnika, który w trakcie raidu zwiedzi Wieluń i jego objekty charakterystyczne jak stare kościoły, zamek i muzeum ziemi wieluńskiej.
13) **nagroda Prezydenta m. Torunia** dla zawodnika, który przybędzie do mety w Toruniu, po przejechaniu największej ilości kilometrów,
14) **nagroda m. Grudziądza** dla zawodnika, który po przebyciu co najmniej 400 klm., zatrzyma się najdłużej w Grudziądzu dla zwiedzenia miasta,
15) **nagroda powiatu Działdowskiego** dla zawodnika, który w trakcie raidu odwiedzi

Działdowo i Lidzbark i zatrzyma się co najmniej 40 minut, celem zwiedzenia Działdowa i Lidzbarku,

16) **nagroda powiatu Cieszyńskiego** dla zawodnika, który pochodzi ze Śląska Cieszyńskiego, i osiągnie na mecie głównej w Warszawie najlepszą klasyfikację ogólną,

17) **nagroda wydziału powiatowego w Buczaczu** dla zawodnika, który przejedzie przez miejscowość Konopiec, Buczacz i Janowiec równocześnie posiada największą ilość przejechanych ogółem kilometrów,

18) **nagroda powiatu Trembowelskiego** dla zawodnika, który przejedzie największą ilość kilometrów pomiędzy Trembowlą a Warszawą lub w odwrotnym kierunku,

19) **nagroda wydziału powiatowego w Zaleszczykach** dla zawodnika, który w trakcie raidu odwiedzi Zaleszczyki i Czerwonogród. Przy zbiegu warunków decyduje najlepsza punktacja ogólna,

20) **nagroda Wojewody Warszawskiego** dla zawodnika, który w czasie raidu odwiedzi największą ilość miast powiatowych województwa warszawskiego,

21) **nagroda powiatu Dubieńskiego** dla zawodnika, który wystartuje z miejscowości, położonej najdalej od Dubna w linii powietrznej, w trakcie raidu przejedzie przez Dubno i udowodni to meldunkiem,

22) **nagroda m. Włocławka** dla zawodnika, który przebędzie w raidzie co najmniej 400 klm. i zatrzyma się najdłużej w mieście Włocławku celem zwiedzenia miasta i dojedzie później do mety głównej w Warszawie.

Raid krajoznawczy po Polsce będzie największą imprezą samochodową, jaka kiedykolwiek u nas była organizowana.

JECHAĆ PRAWĄ STRONĄ PRZECHODZIĆ JEZDNIE NA SKRZYŻOWANIACH

Polski Touring Klub rozesłał do swych członków odezwę treści następującej:

Z inicjatywy Zarządu Miejskiego m. st. Warszawy zostanie przeprowadzona w bieżącym miesiącu na terenie Stolicy akcja propagandowa przestrzegania przepisów o ruchu kołowym i pieszym pod hasłem:

„Jechać prawą stroną!" — „Przechodzić jezdnie na skrzyżowaniach!".

Nie potrzebujemy podkreślać jak ważną jest tego rodzaju akcja, zarówno z uwagi na znaczną ilość nieszczęśliwych wypadków, jak również na straty, jakie z tego powodu ponoszą obywatele i Zarząd Miasta i dlatego winniśmy dołożyć wszelkich starań, aby hasła wyżej rzucone stały się świętym przykazaniem obywateli Stolicy.

My mieszkańcy Warszawy winniśmy przede wszystkim dać dobry przykład, a jako członkowie Polskiego Touring Klubu, organizacji społecznej, której celem i zadaniem jest m. in. propaganda motoryzacji i turystyki, zapewnimy powodzenie rozpoczętej akcji, przestrzegając ściśle i zawsze przepisy o ruchu kołowym i pieszym.

A więc pamiętajmy: „Jeździmy przepisowo prawą stroną", „Przechodzimy jezdnie tylko na skrzyżowaniach".

WYDZIAŁ TRYPTYKÓW P. T. KLUBU

Z powodu nadchodzącego sezonu turystycznego oraz wobec licznych zapytywań w sprawie wydawania przez Polski Touring Klub tryptyków i świadectw samochodowych, Wydział Tryptyków P. T. Klubu zawiadamia P. T. Członków, że wydaje dokumenty celne, t. j. tryptyki i książeczki z przepustkami granicznemi (Carnet de pasages en douane), oraz międzynarodowe świadecwa samochodowe i międzynarodowe pozwolenia na prowadzenie, wg. zamieszczonego poniżej cennika:

	Samochody Zł.	Motocykle Zł.
Tryptyk na Niemcy ważny na rok	37	20
„ „ Czechosłowację lub każde inne państwo ważny na rok	60	30
Tryptyk na Czechosłowację ważny na 1 miesiąc	25	15
2 tryptyki niemiecki i czechosłowacki	90	45
2 tryptyki austrjacki i czechosłowacki	110	50
3 tryptyki niemiecki, czechosłowacki i austrjacki	135	65
Carnet de passages en douane . .	140	70
Międzynarodowe Świadectwo Samochodowe	7	7
Międzynarodowe Pozwolenie na prowadzenie dla poszczególnego kierowcy	7	7

UŁATWIENIA DLA CZŁONKÓW P.T. KLUBU ZE STRONY URZĘDÓW POCZTOWO-TELEGRAFICZNYCH

Ministerstwo Poczt i Telegrafów ogłosiło rozporządzenie z dn. 11 marca r. b. Nr. G. M. O. 335, które ma duże znaczenie dla członków Polskiego Touring Klubu, biorących udział w imprezach samochodowych, organizowanych przez P. T. Klub.

Treść tego rozporządzenia zamieszczamy poniżej w całości.

„Przy urządzanych przez Polski Touring Klub zawodach samochodowych (raidach automobilowych) momentem bardzo ważnym jest urzędowe stwierdzenie faktu, kiedy sportowiec — automobilista przejeżdżał przez daną miejscowość.

Przychylając się do prośby Polskiego Touring Klubu Ministerstwo Poczt i Telegrafów wyraziło zgodę, aby zaświadczenia takie wydawały urzędy i agencje p.-t.,

zwłaszcza w tych miejscowościach, gdzie poza placówką p.-t. nie ma innego organu urzędowego.

Wobec tego urzędy i agencje p.-t. umieszczać będą bezpłatnie na przedstawianych osobiście przez uczestników raidów samochodowych kartach drogowych zaświadczenie treści następującej:

Zaświadczam, że . . . .
Imię i nazwisko
zgłosił się osobiście w Urzędzie (Agencji) pocztowo-telegraficznej w . . . .
. . . . dn. , , , , 19 , r.
nazwa urzędu (agencji)
o godz. . . . . . .
. . . . . . , dnia . . . 19 . r.
Odcisk datownika Podpis urzędnika"

STRZEŻONE POSTOJE POLSKIEGO TOURING KLUBU

Polski Touring Klub uruchomił na placu Marszałka Piłsudskiego w Warszawie pierwszy wzrokowy posterunek, którego zadaniem jest pilnowanie zatrzymujących się na placu prywatnych samochodów.

Funkcjonariusze Klubu są umundurowani, przy czym za postój samochodów pobierane są drobne opłaty.

MŁODZIEŻ WIEJSKA W TROSCE O MOTORYZACJĘ KRAJU

Polski Touring Klub otrzymał od chłopca wiejskiego charakterystyczny list, w którym młody obywatel w trosce o przyszłość Polski podaje projekt zmotoryzowania kraju.

List ten świadczy najwymowniej, że prowadzona przez Touring Klub akcja propagandowa motoryzacji kraju, sięga do najdalszych zakątków Rzeczypospolitej i powoduje zainteresowanie ludności wiejskiej tym arcyważnym problemem.

Oto wyjątki z listu naszego młodocianego korespondenta Jana Gwoździa:

„Mam lat 16, mieszkam w zapadłej wiosce Czółnach, gdzie jest tylko cztery oddziały szkoły powszechnej.

Nie jestem uczonym, gdyż skończyłem tylko siedem oddziałów szkoły powszechnej, nie wiem czy projekt będzie dobry i wogóle przyjęty z powodu błędów, jednak piszę to co czuję i co czuć powinien każdy Polak, który chce, żeby Ojczyzna była potężna".

Cóż według zdania 16-letniego Jana Gwoździa należy zrobić?

„Trzeba zbudować dużo szos i fabryk, uregulować rzeki. Budować drogi bite powinno Państwo wspólnie z narodem. Naród rozumie jaką korzyść mogą dać dobre drogi, więc może dać z siebie w tym kierunku wiele.

Musimy podnieść obronność Polski, na co powinien każdy obywatel dać jakąś część ze swego majątku. Trzeba zmotoryzować armię, założyć kilka fabryk samolotów oraz broni, założyć kilka lotnisk.

Wszystko jest możliwe, jak możliwa była nasza wolność.

Napisałem ów projekt dlatego, żebyście Panowie wiedzieli, że wieś chce współpracować z Rządem, dla dobra Polski, że wieś ma głos wielkiego narodu. Nie napisałem projektu szczegółowo, jednak napisałem z sercem Polaka".

Oto jak sobie wyobraża wieś pracę dla Polski, celem podciągnięcia Jej wzwyż.

SPROSTOWANIE

W artykule inż. E. Porębskiego, zamieszczonym w Nr. 2 „Touringu" za luty 1937, w spisie Instytucji, wchodzących w skład Komitetu Organizacyjnego Polskiej Wystawy Motoryzacyjnej, podano omyłkowo Państwowy Monopol Spirytusowy, który w skład Komitetu nie wchodzi, co niniejszym prostujemy.

D R O G I

KOMUNIKAT DROGOWY

Polski Touring Klub podaje do wiadomości automobilistów, motocyklistów i innych osób zainteresowanych, że:

1) **Na drodze powiatowej Krosno** — Lasocice — Tymbark ograniczono ruch pojazdów ciężarowych do 600 kg. od klm. 2,07—19. Objazd przez Dąbie, Dobrą, Tymbark. Trwanie przeszkody do 30/IV 1937 r.

2) **Powiat Nadwórna**, 579 klm. p/Tatarowem, zdeklasowano most do 2.000 kg. i szybkość do 20 klm/godz. Trwanie przeszkody do 1 sierpnia 1937 r.

3) **Powiat Wieluń.** Na drodze gmin. Krzeczów — Wieluń — Działoszyn klm. 16 w Krzeczowie z powodu

spodziewanego groźnego pochodu lodów most na Warcie został zamknięty. Komunikacja z Wielunia do Działoszyna przez Rudniki — Jaworzno — Parzymiechy. (Pod Parzymiechami na przestrzeni 3 klm., na drodze gruntowej). Trwanie przeszkody do przejścia lodów.

4) **Woj. Kieleckie, powiat Iłżycki.** Na drodze gruntowej gminnej Mirzec — Osiny — Wierzbica — Radom zamknięto most pod wsią Osiny na klm. 7 z powodu przebudowy mostu. Objazd od strony Radomia w kierunku na Mirzec. Zjazd do wsi Osiny klm. 7, wjazd do wsi Trębowiec klm. 4. Zamknięcie mostu potrwa do 1 kwietnia 1937 r.

5) **Wojew. Warszawskie, powiat Warszawski.** Droga gminna gruntowa Sowieturska—Piotrowica: zamknięto most klm. 7 w Sowieturskiu z powodu budowy mostu. Objazd z Ostrowca na Sowieturska — Piotrowicę, droga gruntowa gminna na Łukowiec i Całowanie. Z Piotrowca i z Sowieturska w kierunku Karczewia drogą gruntową gminną na Kępę Gliniecką i Otwock, względnie drogą gminną na Całowanie — Łukowiec — Ostrowiec. Droga została zamknięta aż do odwołania.

6) **Woj. Lwowskie, powiat Lwowski.** Komunikacja została otwarta na wszystkich drogach i dla wszystkich pojazdów.

7) **Wydział Powiatowy w Gorlicach** z powodu przełomów wiosennych wstrzymuje komunikację dla pojazdów mechanicznych wszelkiej kategorii, oraz furmanek obciążonych, aż do odwołania na drogach:

B. państw. Zborowice — Dukla od km. 22.315 — 38.000, t. j. z Gorlic do Bednar.

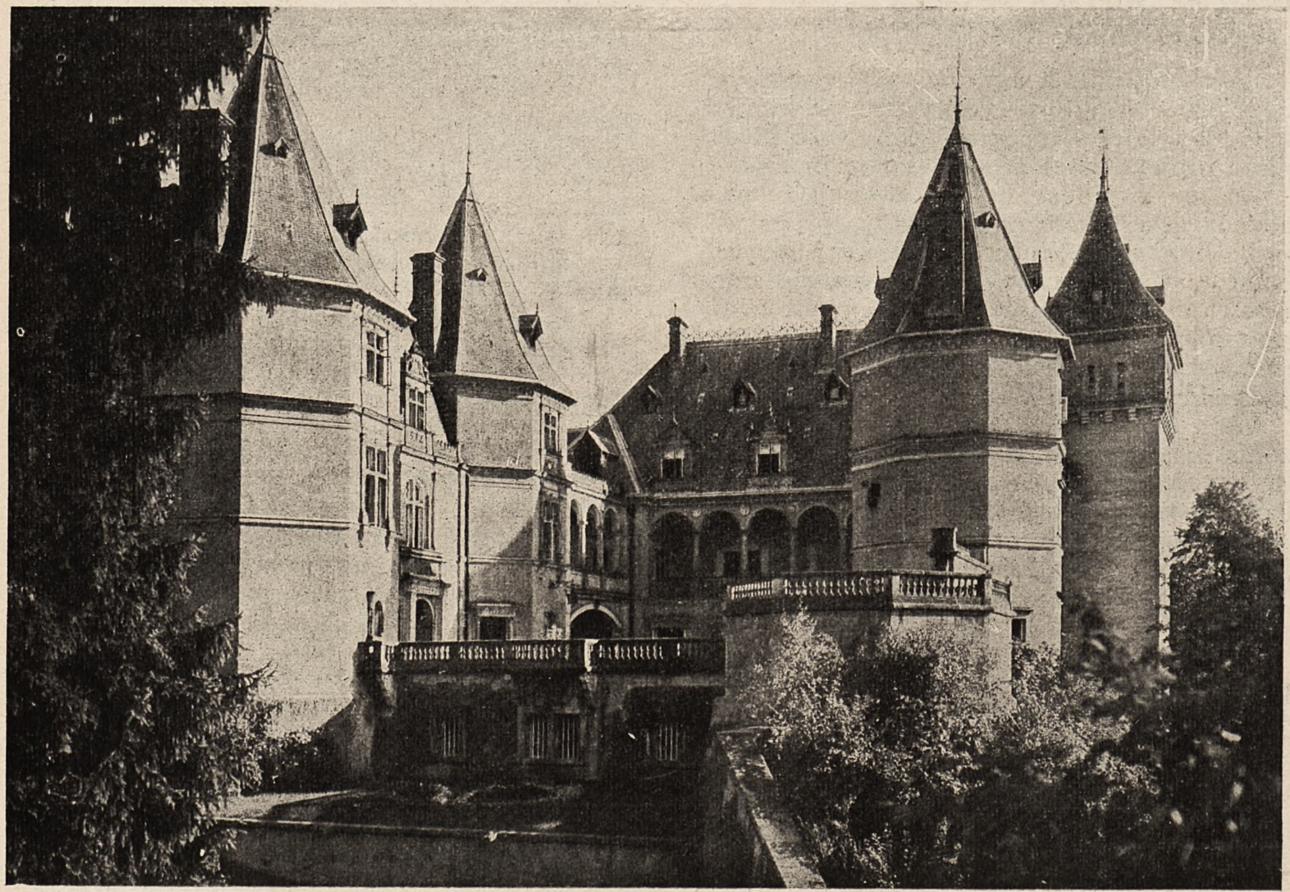
B. kraj. Gorlice —Konieczna od km. 0.000 — 14.000, t. j. z Gorlic do Małastowa.

B. kraj. Ropa — Wysowa od km. 0.000 — 23.000, t. j. z Gorlic do Wysowy. Powiat Libusza — Rozdziele od km. 0.000 — 9.147.

Powiat Zagórzany — Dominikowice od km. 0.000—5.330.

Powiat Kobylanka — Libusza folwark od 0.000 — 2.291.

8) **Powiat Nowy Sącz.** Z powodu przełomów na drodze wojewódzkiej Zakliczyn — Nowy Sącz — Szczawnica (w Nowym Sączu klm. 37, w Starym Sączu klm. 44) została zamknięta komunikacja dla samochodów i wozów ciężarowych na odcinku drogi Nowy Sącz, Gołkowice Niemieckie. Objazd do Szczawnicy przez Chełm Polski — Podegrodzie.



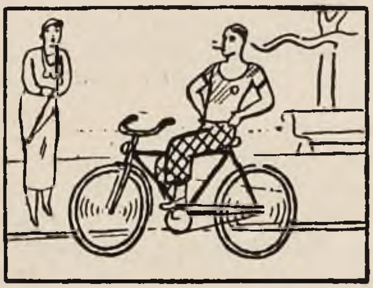
Gołuchów: Pałac Czartoryskich. Fot. H. Poddębski. Ze zbiorów Ministr. Komunikacji.

KOLARZE JADĄ

W opracowaniu D-ra I. Bechmetiuka

W Nr. 8 Touring'u za sierpień 1936 r. zamieściliśmy pewną część skrótu przepisów drogowych dla kolarzy. Poniżej podajemy drugą i osatnią serię rysunków w tej ważnej sprawie przestrzegania przez rowerzystów prawidłowego poruszania się na drogach publicznych.

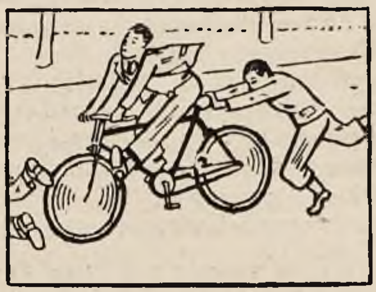
NIE POPISYWAĆ SIĘ SZTUCZKAMI!



Droga nie jest areną cyrkową. Kolarz musi zawsze panować nad rowerem, nie wolno przeto na drodze w czasie jazdy wypuszczać z rąk kierownicy,

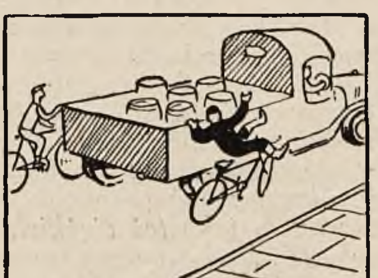


nogi zaś muszą stale spoczywać na pedałach



Nauka jazdy na drodze publicznej jest surowo wzbroniona.

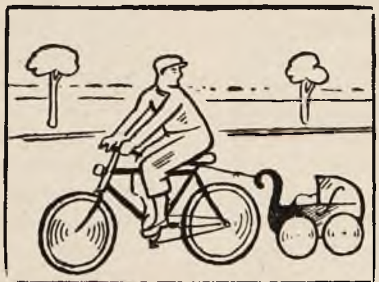
NIE CZEPIAĆ SIĘ WOZÓW!



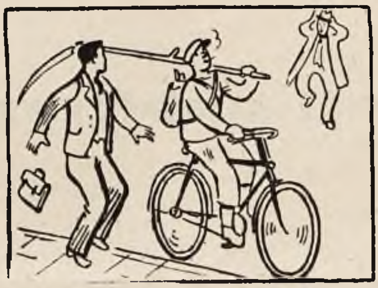
Czepianie się pojazdów grozi kalectwem.

PRZEWÓZ RZECZY ROWEREM

jest tylko wtedy dopuszczalny,

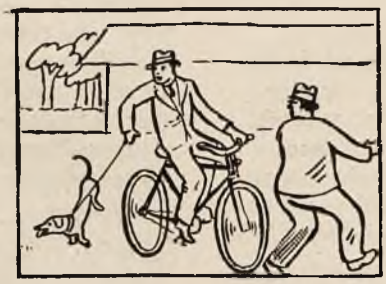


gdy nie przeszkadza kolarzowi w prowadzeniu roweru i wykluczona jest

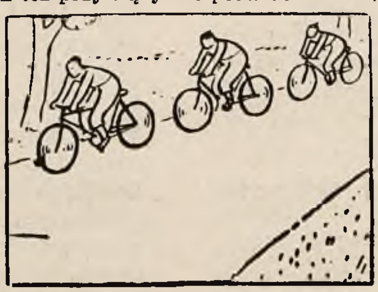


możliwość wyrządzenia szkody innym osobom, korzystającym z drogi.

Jadąc rowerem nie wolno prowadzić żadnych zwierząt,



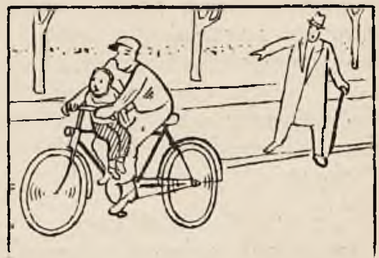
ani też przywiązywać psów do roweru.



Większe grupy kolarzy winny posuwać się na drodze gęsiego, jadąc jeden za drugim.

Pozostawiając chwilowo rower na drodze, należy go tak ustawić, aby nie przeszkadzał ruchowi.

ROWER NA UDŹWIG TYLKO JEDNĄ OSOBĘ!



Przejażdżki w dwójkę są niebezpieczne i mogą zakończyć się nieszczęśliwym wypadkiem.

W STANIE PIJANYM NIE WOLNO DOSIADAĆ ROWERU!



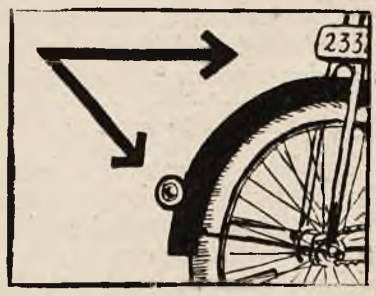
Małoletnim, niżej lat 12 nie wolno jeździć rowerem na drogach publicznych.

PRZYMUS REJESTRACYJNY.

Każdy rower musi być zarejestrowany w Zarządzie gminy (miejskiej lub wiejskiej) miejsca zamieszkania kolarza.

Nie podlegają rejestracji rowery wojskowe.

TABLICZKA ROWEROWA.



Dowodem zarejestrowania jest tabliczka rowerowa, którą otrzymuje się w zarządzie gminnym za opłatą w kwocie 4 zł. na okres 2 lat kalendarzowych. Tabliczkę rowerową należy przymocować z tyłu roweru pod siodełkiem w widocznem miejscu i utrzymywać ją w stanie czytelnym.

Na każde żądanie organów porządku publicznego (w policji), winien kolarz udzielić żądanych wyjaśnień i wylegitymować się.

Z GRUPY PRZEMYSŁU ROWEROWEGO

W dniu 22 lutego b. r. odbyło się Walne Zgromadzenie Członków Grupy Przemysłu Rowerowego P. Z. P. M. W toku obrad przedstawiono sprawozdanie z działalności Grupy za rok ub., — oraz nakreślono program prac na rok bieżący.

W ramach programu znajduje się sprawa dalszego rozwinięcia akcji propagandowej, drogą odnośnych publikacji prasowych, nowych wydawnictw oraz kolportażu afisza propagandowego. Grupa zorganizuje również wystąpienie na Targach Poznańskich w okresie 2 — 9 maja b. r.

Uchwalono następnie — po dyskusji o sprawach celnych — podjęcie wzmożonej akcji w kierunku obrony interesów przemysłu przed konkurencją zagraniczną, prócz tego postanowiono podjąć starania, aby czynniki miarodajne, przy rozbudowie dróg w Polsce, już w planach na rok 1938 uwzględniły budowę „ścieżek kolarskich".

Poza tym przeprowadzono nowe wybory władz Grupy. Skład Zarządu na 1937 r. pozostawiono bez zmiany.

WYKOŃCZENIE NOWEJ AUTOSTRADY W ŁEMKOWSZCZYŹNIE

Jak donoszą z Gorlic, rada powiatowa na r. 1937/38 uchwaliła poważną pozycję na dokończenie budowy okrężnej autostrady na Łemkowszczyźnie.

Trasa tej drogi jest b. ciekawa, a różnice wzniesień dochodzą na niektórych odcinkach do 300 m. Droga ta biegnie z Gorlic przez Sękową, serpentynami przez Górę Małastowską (610 m.), Gładyszów, Smrekowie, Kwiatoń, Ujście Ruskie, Klimkówkę, Łosie, Szymbark i Gorlice.

Długość drogi wynosi około 50 km. Do wykończenia pozostaje tylko 2 klm.

Motoryzacja w młynie opinii publicznej

Przegląd prasy

„WSPÓLNOTA INTERESÓW".

W ostatnim czasie prasa dużo miejsca poświęca nowej „sensacji" mianowicie o montowaniu samochodów przez „Wspólnotę Interesów".

Na ten temat Katowicka „Polska Jutrzejsza Gospodarcza" z dn. 8 marca rb. tak pisze:

Poprostu zalewa nas powódź wersyj, informacyj i plotek więcej lub mniej prawdopodobnych, o uruchomieniu w kraju montowni, warsztatów czy nawet fabryk automobili. Gdyby, — zdaniem specjalnie zainteresowanych — tylko w części mogłyby być zrealizowane te pełne dziś platonizmu projekty, Polska w niedalekiej przyszłości stałaby się krajem o najsilniejszej produkcji wozów mechanicznych w całej Europie.

Chodzi o informacje, dotyczące uruchomienia fabryki samochodów w Polsce, — które idą via „Wspólnota Interesów", chociaż przedsiębiorstwo to, zastrzega się, że nie ono jest źródłem ustawicznych wiadomości.

Otóż, po pierwszych jaskółkach tak prasa stołeczna jako też codzienna całego kraju z całą uporczywością twierdzi, iż dzięki inicjatywie „Wspólnoty Interesów", naprawdę doczekamy się w Polsce własnych wielkich zakładów automobilowych. Zdążyliśmy sami dotrzeć w pobliże źródła i zebrać pewien snop informacyj, z którymi dzielimy się z naszymi czytelnikami. Sądzimy, że posunięcie nasze zasadniczej sprawy nie zepsuje, a przyczyni się choć w części do oświetlenia czujnie strzeżonej tajemnicy.

Już od dłuższego czasu lansowano w kierowniczych kołach „Wspólnoty Interesów" koncepcję uruchomienia własnych zakładów samochodowych. Licząc na koniunkturę, na ogromną ekspansję motoryzacyjną, doszedłszy do pomyślnych wyników w kalkulacji handlowej, Zarząd „Wspólnoty" przystąpić miał w ostatnich tygodniach do realizacji projektu. Naturalnie nie chodziło tu o budowę samochodów własnego typu i pomysłu, lecz o eksploatację zagranicznych licencyj.

W grę wchodziły dwa zasadnicze typy: typ wozów francuskich lub typ niemiecki. Propagatorem typu wozu francuskiego był p. Rotsztain, który odbył na temat powyższy mnóstwo konferencji z naczelną dyrekcją „Wspólnoty". Natomiast za wozami proweniencji niemieckiej opowiedział się p. Konsul Brygiewicz, któremu też podobno udało się dla tej koncepcji przekonać miarodajne czynniki „Wspólnoty". Jak nam przeto donoszą, w wyniku tych rozmów zawartą już została między „Wspólnotą" a delegatami niemieckiego przemysłu automobilowego, wiążąca umowa. Umowa przewiduje fabrykację wozów osobowych, tak lekkich, popularnych, jako też ciężkich i wozów ciężarowych. W dziale wozów osobowych wchodzą w rachubę: „Auto-Union", „Adler", — w dziale wozów ciężarowych zaś „Büssing", N. A. G. i „Mercedes - Benz".

NIEMIECKIE SAMOCHODY.

W tej samej sprawie krakowski „Ilustrowany Kurier Codzienny“ z dn. 5 marca r. b. podaje wiadomość, że prowizoryczna umowa już jest podpisana i „Wspólnota Interesów“ produkować i montować będzie niemieckie samochody.

Umowa została zawarta z Tow. Eksportowem Niemieckiego Przemysłu Samochodowego („Eksportgemeinschaft der Deutschen Autoindustrie“). a główne punkty umowy przewidują:

W dziale fabrykacyjnym — produkcję małych typów wozów marki „Auto-Union“ oraz „Adler“. W dziedzinie wozów ciężarowych przewidziana jest produkcja ciężarówki „Büssing N. A. G.“ oraz „Mercedes-Benz“ (podwozia o nośności 3,5 tonn, oraz 6 tonn).

W dziale tym (fabrykacyjnym) — umowa przewiduje stopniowe przechodzenie na produkcję polską. W roku 1937 już 25 proc. wagi pojazdów byłoby wykonanych w Polsce, a 75 proc. importowanych będzie z Niemiec. W następnych latach udział produkcji polskiej byłby co rok powiększany tak, że po upływie pięciu do sześciu lat — wszystkie wyżej wymienione typy wozów osobowych i ciężarowych, byłyby w całości produkowane w Polsce.

W grupie montażowej umowa wstępna przewiduje składanie z części sprowadzanych z Niemiec, małych i średnich samochodów firm: „Auto-Union“, „Mercedes-Benz“ i „Adler“.

W ciągu roku 1937 — zarówno montowanie, jak i fabrykacja — odbywać się będzie w zakładach „Wspólnoty Interesów“, na terenie Górnego Śląska. Począwszy od roku 1938 — produkcja przeniesiona zostanie na teren sandomierskiego okręgu przemysłowego.

W celu ułatwień kupna samochodu szerszym warstwom ma być stworzone specjalne towarzystwo finansowania sprzedaży niemieckich samochodów w Polsce. Na kapitał tego towarzystwa mają w połowie złożyć się wpływy niemieckiego przemysłu samochodowego, w połowie zaś udział „Wspólnoty Interesów“.

NIEFORTUNNA KONCEPCJA.

Ostro atakuje „Czas“ tę, jak nazywa „Niefortunną koncepcję“.

Na ten temat czytamy w „Czasie“ z dn. 5 marca r. b. obszerne uwagi pióra p. A. Andrzejowskiego, który wyraża przekonanie. że jednak nie dojdzie do zawarcia umowy ostatecznej i że „Wspólnota Interesów“, nie otrzyma koncesji na montaż i wyrób samochodów:

Komitet Motoryzacyjny obradujący niezmiernie rzadko — nie może widać opanować sytuacji, skoro dopuszcza do powstawania tego rodzaju koncepcji!

Należy przecież pamiętać, że dopuszczając do utworzenia montowni miało się na myśli „spolszczenie“ jej produkcji. Ten warunek automatycznie wyklucza „wolną grę“ na rynku motoryzacyjnym, gdyż obniżanie cen produktów ze względów konkurencyjnych uniemożliwia współpracę z przemysłem pomocniczym.

* * *

Jeżeli chce się dziś utworzyć większą ilość montowni, które ograniczą się z konieczności do czystego importu — to czy nie lepiej po prostu otworzyć granicę celna? — Wówczas nikt nie będzie się łudził, że mamy pewne możliwości rozwoju krajowej produkcji. Jednocześnie trzeba by skasować produkcję w P. Z. Inż. jedynej krajowej naprawdę mocnej placówki motoryzacyjnej!

(Ale Wspólnota Interesów montując samochody osobowe tańsze (lub w tej samej cenie) od samochodów z P. Z. Inż. i tak szybko „wykończy“ ten dział produkcji Państw. Zakł. Inż.! A więc sytuacja jest paradoksalna: jedna placówka etatystyczna zagrozi drugiej. Wzajemne walki przyniosą napewno miliony strat...).

Jaki jest sens imprezy? Poco — kosztem jednej placówki wznosić drugą?

* * *

A MOŻE MONTOWNIA SAMOCHODÓW FRANCUSKICH?

Ciekawą uwagę co do zamierzonego montowania w Polsce niemieckich samochodów podaje poznański „Dziennik Poranny“:

Projekt umowy między tymi fabrykami został już sprecyzowany, a losy jego rozstrzygną się prawdopodobnie jeszcze w bieżącym tygodniu.

Gdyby z jakichkolwiek względów umowa ta nie mogła być zrealizowana, wówczas wzięte będą pod uwagę możliwości montowania samochodów pochodzenia francuskiego.

* * *

NIEMIECKIE CZY FRANCUSKIE?

A „Dobry Wieczór“ i „Kurier Czerwony“ z dn. 9 marca r. b. podaje:

Strona francuska nie może zaproponować tak wielkiej gamy typów nie ma to jednak większego znaczenia, gdyż prawdopodobnie i tak nie moglibyśmy montować wszystkich zaofiarowanych wozów niemieckich, ograniczając się do produkcji tylko niektórych.

W każdym razie, zarówno przy montażu samochodów niemieckich, jak i francuskich możliwe jest rzucenie na rynek samochodu w cenie około 4 tysięcy złotych.

A WIĘC JAKA PRODUKCJA?

Odmiennego całkiem zdania jest „Jutro“, które w artykule zatytułowanym „Polska czy niemiecka produkcja samochodów popularnych na Górnym Śląsku?“ tak pisze:

Projekt uruchomienia własnej produkcji samochodowej w Polsce byłby bardzo ciekawy i pożądany, gdyby miało się do czynienia z produkcją polską w 100 procentach. Tymczasem okazuje się, że produkcja ma polegać na montowaniu w kraju samochodów... niemieckich.

Projekt powyższy musi budzić poważne zastanowienia chociażby z tego względu, że motoryzacja nasza wiąże się bardzo ściśle ze sprawami mobilizacyjnymi. O tym pamiętać należy, gdy się mówi o własnej produkcji, która ma być uzależniona od Niemiec.

Poza tym nie wydaje nam się zbyt szczęśliwym pomysł uruchomienia takiej montowni właśnie na Górnym Śląsku o krok od granicy niemieckiej. Daleko rozsądniej byłoby uruchomić taką montownię w nowym centrum przemysłowym polskim — w Sandomierszczyźnie.

CZĘŚCIOWO GOTÓWKĄ, CZĘŚCIOWO TOWARAMI.

Dalsze szczegóły, dotyczące umowy podaje „Kurier Poznański“ z dn. 16 b. m.:

„Wspólnota“ ma płacić Niemcom za dostarczone części samochodowe częściowo gotówką, częściowo towarami. Samochody zaopatrzone będą w motory Diesla, aby w razie braku ropy mogły być przystosowane do innego paliwa.

CZY NAPRAWDĘ MAMY MOTORYZOWAĆ POLSKĘ SAMOCHODAMI PRODUKCJI NIEMIECKIEJ?

RUMIENIEC WSTYDU I UPOKORZENIA NA TWARZY POLAKA.

O pogłoskach tych „Goniec Warszawski“ z dn. 16 b. m. w artykułach pod powyższymi nagłówkami tak pisze:

A więc niemieccy kapitaliści i fabrykanci „pomagać“ nam mają w motoryzacji Polski i uruchomieniu fabryki samochodów w trójkącie bezpieczeństwa. Nonsens! Nonsens gospodarczy i polityczny! Nonsens z punktu widzenia obronności kraju!

Nie jest to pierwszy nonsens, który w dziedzinie motoryzacji popełniamy. Kilkanaście lat temu zawarliśmy umowę na montaż i produkcję samochodów w Polsce z włoskim „Fiatem“. Kosztowała nas ta umowa miliony. Gdy wreszcie, po kilku latach kosztownych doświadczeń i haraczu płaconego Włochom, Państwowe Zakłady Inżynierii wyprodukowały typ polskiego „Fiata“, cieszącego się dużym uznaniem w kołach fachowców, zakłady „Lilpop“ zawarły montażową umowę z amerykańską firmą samochodową Chevroletem. Umowa ta bije w rodzimą produkcję samochodową, stwarzając dla polskiego „Fiata“ niebezpieczną konkurencję.

* * *

Co to wszystko znaczy? Dlaczego wali się w zaczątek rodzimej, samodzielnej produkcji samochodowej? Dlaczego podcina się podobnymi umowami jej byt i dalszy rozwój? Dlaczego nie słucha się głosu polskich fachowców w tych ważkich dla narodu, państwa i armii zagadnieniach? Dlaczego dyrektorzy „Lilpopa“ i „Wspólnoty Interesów“, którzy nie produkowali nigdy samochodów i nie mają o tym pojęcia, mają większy głos w tych sprawach, jak dyrektorzy Państwowych Zakładów Inżynierii, którym zawdzięczamy stworzenie pierwszego rodzimego, samodzielnego ośrodka przemysłu samochodowego w Polsce?

Odpowiedzą nam na o: Polska potrzebuje kilku typów samochodów, za małe mamy doświadczenie w dziedzinie produkcji samochodowej, brakuje nam kapitałów i t. d....

Do licha! Gdybyśmy uwierzyli w wagę tych argumentów przy tworzeniu polskich fabryk armat i karabinów, do tej pory nasze fabryki broni byłyby w obcych rękach. Na szczęście decydujące czynniki w państwie przeszły do porządku dziennego nad tymi krakaniami, i dziś produkujemy armaty i karabiny we własnych fabrykach.

* * *

„To nie „motoryzacja“, ale jej niszczenie“. Zapędy „Wspólnoty Interesów“ są wręcz niesłychane, gdyż prowadzą do całkowitego skrępowania krajowej produkcji samochodowej i oddania motoryzacji Polski w ręce Niemców na okres 10-ciu lat.

* * *

Gdybyśmy dopuścili kapitały i fabryki niemieckie do produkcji samochodowej w Polsce, rumieniec wstydu i upokorzenia napiętnowałby oblicze Polaka!

B A J K I.

Wszystkie te wiadomości o naszych planach w dziedzinie montowni nazywa red. Strumph - Wojtkiewicz na łamach „Kuriera Warszawskiego“, „bajkami o „tanim“ samochodzie“:

Od czasu do czasu — czytamy w Kurierze Warszawskim — *idzie przez prasę polską niby nie wiadomo przez kogo i nie wiadomo dlaczego rzucone hasło: tani samochód. Nie dziwiłbym się, gdyby taniego samochodu pożądano lub domagano się, ale poszczególne gazety prześcigają się w zapowiadaniu coraz tańszego samochodu. W okresie ostatnim ogłaszano po kolei aż kilka takich sensacji: bo to i Widzewska Manufaktura ma „wypuścić“ samochody po 1,800 zł., i Wspólnota Interesów —*

tylko patrzeć — aż sypnie samochodzikami po 1,600 zł. Rekord tegorocznej wiosennej samochodowej gorączki pobija jednak wersja... japońska.

— Wstrzymuję się z nabyciem samochodu, bo czekam na te tanie — rzekł mi jeden ze znajomych.

— Na jakie znowu tanie?

— A no, te dumpingowe, japońskie!

— Nic o tym nie wiem!

— Ależ naprawno! Moja żona przyjaźni się z żoną pewnego zawziętego automobilisty, który też czeka na ten japoński dumping, Samochody będą po 800 zł. Czy pan nie słyszał o tym? Cała Warszawa mówi przecież...

Że cała przemyślna Warszawa czeka na samochodziki po 1,800, 1.600, a szczególniej na te po 800 zł. — w to wierzę. Ale na takie cuda czekają nadaremnie od wielu lat i całe motoryzujące się błyskawicznie Niemcy. Kanclerz Hitler, w przemówieniu do przemysłowców samochodowych, musiał ostatnio postawić tę sprawę po dyktatorsku: albo tani i dobry „Volkswagen" będzie — albo przemysł samochodowy zostanie upaństwowiony.

Spodziewam się raczej tej drugiej alternatywy. Dobry (niepsujący się i dość szybki) samochód musi kosztować więcej, niż bryczka szydłowiecka, żebyśmy nie wiem w jak wielkich seriach go budowali. A przemysł musi przy tym zarabiać — inaczej przestanie być przemysłem, a zamieni się w eksperyment etatystyczny.

Naprawdę błędne koło...

UZNANIE DLA PRACY SPOŁECZNEJ.

Codzienna Gazeta Handlowa w artykule red. St. Misiakowskiego p. t. Pod niewłaściwym adresem — gdzie tkwią przyczyny demotoryzacji Polski? — ocenia pracę organizacji społecznych w dziedzinie motoryzacji, w następujący sposób:

...Polski Touring Klub, jako instytucja społeczna, która za zadanie postawiła sobie propagowanie motoryzacji kraju, powzięła myśl zaprojektowania i ustanowienia odznaki motoryzacyjnej dla tych, którzy są pionierami sportu motorowego, którzy nawet w ciężkich warunkach polskich nie tylko korzystają z samochodu lecz umieją się z nim należycie obchodzić, znają się gruntownie na jego mechanizmie, i potrafią sobie zaradzić w niejednej kłopotliwej sytuacji. Polski Touring Klub wyszedł tu z niewątpliwie słusznego założenia, że, ustanawiając odznakę motoryzacyjną, wytworzy się wśród automobilistów szlachetne współzawodnictwo w kierunku rozszerzenia i pogłębienia wiedzy motorowej. Taka akcja społeczna zasługuje chyba na poparcie.

Projekt urządzenia w Warszawie wystawy motoryzacyjnej również wyszedł z łona Polskiego Touring Klubu. Grono działaczy motoryzacyjnych, zgrupowanych w tej instytucji, podjęło się niewdzięcznego trudu zorganizowania w stolicy wystawy motoryzacyjnej w tym głębokim przeświadczeniu, że wystawa taka, o ile będzie należycie urządzona, może przynieść pożytek krajowi, gdyż może przyczynić się do większego spopularyzowania u nas pojazdu mechanicznego, do wykazania szerokich możliwości zastosowania tych pojazdów nie tylko na użytek prywatny, lecz i w różnych dziedzinach gospodarstwa, jak przemyśle, rolnictwie, pracy urbanistycznej i t. p.

Rzecz jasna, tereny Centralnego Instytutu Wychowania Fizycznego na Bielanach, gdzie się projektuje tę wystawę urządzić, nie są miejscem całkowicie odpowiednim z uwagi na odległość od centrum miasta. Organizatorzy wystawy chętnieby ją urządzili w centrum Warszawy lub w innym, bardziej dogodnym miejscu, ale cóż, kiedy stolica nie posiada żadnych pomieszczeń, ani terenów, nadających się na urządzenie dużej wystawy. Nie jest to wina inicjatorów wystawy, lecz tylko zarządu miasta, który nie miał czasu pomyśleć o tak zasadniczej dla rozwoju Warszawy sprawie. Organizatorzy wystawy wybrali wprawdzie doskonały teren na Saskiej Kępie, gdzie projektowali wybudowanie stałej hali wystawowej, ale wnet okazało się, że teren ten jeszcze nie jest uporządkowany nie tylko pod względem niezbędnych urządzeń urbanistycznych, ale nawet pod względem ustalenia tytułu prawnego własności. I tu więc miasto zasypało gruszki w popiele

Ciężka jest dola automobilistów w Polsce, ale równie ciężka i niewdzięczna jest praca tych działaczy społecznych, którzy, mając na widoku starą maksymę rzymską — contra spem sperare — podejmują się bezinteresownie, najczęściej z uszczerbkiem dla swych prac zawodowych, trudnej akcji propagandowej, zastępując brak, lub uzupełniając niedostateczną inicjatywę rządową, a więc tych, którzy właściwie są odpowiedzialni za klęskę demotoryzacji Polski.

A zwłaszcza przykro jest, że, zamiast życzliwego poparcia i rzeczowej krytyki, padają nieuzasadnione zarzuty ze strony, skądby się tego najmniej należało spodziewać. Przecież zadaniem prasy jest nieutrudnianie, lecz rozwijanie inicjatywy społecznej. Nie można czynić odpowiedzialnym instytucji społecznej, nie korzystającej prawie z żadnych przywilejów, za sprawy, które absolutnie nie leżą ani w zakresie jej kompetencji, ani możności działania.

Propaganda motoryzacji winna iść różnymi drogami, różnymi sposobami i różne dziedziny obejmować. Kierownictwo Polskiego Touring Klubu podjęło się z samozaparciem i ofiarnością wykonania pewnych prac w zakresie propagandy motoryzacji, wierząc, że wykonanie tych prac będzie cegiełką położoną pod fundament przyszłej motoryzacji Polski. ***r.***

KRONIKA TURYSTYCZNA I SAMOCHODOWA

O ROZWÓJ TURYSTYKI NA ZIEMIACH WSCHODNICH

W Wilnie odbył się dwudniowy zjazd przedstawicieli 28 miast województw wschodnich, poświęcony m. in. zagadnieniom turystycznym ziem wschodnich.

Zjazd powziął szereg uchwał, w których, wskazując na poważne, a dotąd w minimalnych granicach wykorzystane walory turystyczne, jakie posiada cały szereg okolic i miejscowości na ziemiach wschodnich — postanawia zwrócić się do naczelnych czynników rządowych w państwie oraz do Ligi Popierania Turystyki o jak najdalej idące poparcie turystyki na ziemie wschodnie.

Zjazd apeluje o wzmocnienie i rozszerzenie akcji inwestycyjnej, przy czym o uwzględnienie potrzeb turystyki przy inwestycjach komunikacyjnych, o zastosowanie ulg przy przejazdach kolejowych turystów, udających się na ziemie wschodnie, oraz o wprowadzenie ulg w podatkach państwowych w stosunku do przedsiębiorstw inwestujących w zakresie hotelarstwa, uruchamiających linie autobusowe i t. p.

Zjazd postanowił również wezwać zarządy miast na ziemiach wschodnich, by otoczyły jak najbardziej troskliwą opieką ruch turystyczny i popierały w miarę swych sił oraz możności finansowych, udoskonalenie i rozbudowę urządzeń turystycznych.

Zjazd postanowił wyłonić specjalną komisję turystyczną Koła Miast Wschodnich, która będzie miała za zadanie badanie potrzeb w dziedzinie turystyki na terenie miast wschodnich, opracowanie projektów posunięć w celu rozwoju ruchu turystycznego oraz koordynację planów i projektów poczynań miast, należących do Koła, w tych sprawach.

MUZEUM WALK O NIEPODLEGŁOŚĆ W WILNIE

Magistrat postanowił przywrócić dawnemu pałacowi Słuszków, jego pierwotny wygląd i przeznaczyć go na muzeum walk o niepodległość.

Roboty restauracyjne rozpoczną się natychmiast po przejęciu gmachu przez miasto od władz wojskowych.

BUDOWA SKOCZNI NARCIARSKIEJ W JAREMCZU

Powołana niedawno do życia sekcja narciarska P. T. T. w Jaremczu rozpoczęła starania dla urządzenia w Jaremczu nowego ośrodka narciarskiego i turystycznego. Pierwszym zadaniem Sekcji narciarskiej P. T. T. w Jaremczu jest budowa skoczni narciarskiej na Makowicy. Skocznia ta została już częściowo wykonana i będzie uruchomiona w roku przyszłym. Nowa skocznia w Jaremczu umożliwi urządzanie poważnych imprez sportowych w drugim ośrodku narciarstwa w dolinie Prutu, t. j. w Jaremczu.

TURYSTYKA I SPORT W POLSCE

KALENDARZYK IMPREZ

KWIECIEŃ

23 **Wilno.** Jarmark doroczny św. Jerzego na kwiaty i zioła.

23 **Gniezno.** Pielgrzymka do grobu św. Wojciecha.

MAJ

2—9 **Poznań.** Międzynarodowe Targi Poznańskie.

3 **W całym kraju.** Święto Narodowe w rocznicę Konstytucji 3 Maja 1791 r. Wojskowe rewie we wszystkich większych miastach, w szczególności w Warszawie.

12 **Kraków.** Uroczystości w 2 rocznicę zgonu Marszałka Piłsudskiego.

15—17 **Wielki Raid Krajoznawczy po Polsce (samochodowy), organizowany przez Polski Touring Klub pod Protektoratem Pana Premiera i Pana Min. Komunikacji.**

16 **Katowice.** Otwarcie — IX-tych Targów — trwających do 1 czerwca.

16—17 **Częstochowa.** Wielkie odpusty z okazji Zielonych Świąt (oryginalne stroje).

16—17 **Bielany k/Warszawy.** Odpust w klasztorach OO. Kamedułów.

Bielany k/Warszawy. Zabawy ludowe.

26 **Kraków.** „Dni Krakowa" (do 20 czerwca).

27 **Kraków.** Jarmark krakowski (do 21 czerwca).

27 **Warszawa.** X Międzynarodowe Zawody Konne (do 8 czerwca).

27 **Warszawa, Kraków, Poznań.** Procesja Bożego Ciała.

Łowicz, Zakopane, Żywiec. Procesja Bożego Ciała (piękne stroje ludowe).

27 **Złaków k/Łowicza.** Procesja Bożego Ciała, jarmark wyrobów ludowych, zabawa ludowa, malownicze i piękne stroje łowickie.

PRODUKCJA SAMOCHODÓW W POLSCE

W dniu 4 b. m. odbyła się w Ministerstwie Przemysłu i Handlu pod przewodnictwem Dyrektora Departamentu Przemysłu i Rzemiosła p. M. Kandla konferencja w sprawie programu i metod uruchamiania produkcji samochodowej w Polsce przez firmę Lilpop, Rau i Loewenstein oraz zainteresowany przemysł pomocniczy.

W konferencji wzięli udział przedstawiciele zainteresowanych ministerstw, Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, Związku Izb Rzemieślniczych, Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych i Grupy Moto- łącznie około 80 osób. Na konferencji tej p. Dyrektor Departamentu Kandel przedstawił na tle wytycznych rządu, odnoszących

się do całokształtu rozwoju motoryzacji w kraju, zasady współdziałania przemysłu pomocniczego z firmą Lilpop, Rau i Loewenstein oraz P. Z. Inż. Ponadto dyr. Kandel wyłożył na konferencji tej konkretny program stopniowego przechodzenia na produkcję w okresie 4-letnim oraz szczegółowy program prac na 1937 r.

Z programu tego wynika, że przemysł pomocniczy oraz firma Lilpop, Rau i Loewenstein przeprowadza w ciągu 1937 r. przygotowania do produkcji na 1938 r. szeregu ważniejszych części podwozi, a m. in. ramy, koła, resory, części osi, chłodnice, elementy skrzynki biegu, zespół tylnego mostu oraz szereg części metalowych do podwozi ciężarowych. W toku wyczerpującej dyskusji wyjaśniono szereg zasadniczych postulatów przemysłu pomocniczego, uzgodniono program produkcji na 1938 r. oraz ustalono terminy wszelkich prac przygotowawczych, które mają być zakończone do końca czerwca b. r.

MONTAŻ SAMOCHODÓW PRZEZ WSPÓLNOTĘ INTERESÓW

Jak podaje prasa „Wspólnota Interesów" prowadzi rozmowy z Towarzystwem Eksportowem Niemieckiego Przemysłu Samochodowego („Eksportgemeinschaft der Deutschen Autoindustrie") w sprawie fabrykacji i montażu samochodów niemieckich w Polsce.

PRODUKCJA SAMOCHODÓW PRZEZ RZEMIOSŁO

W ostatnich tygodniach podjęte zostały rozmowy, mające na celu podział pracy w niektórych dziedzinach rzemiosła. Na pierwszy ogień idzie inicjatywa fabrykowania samochodów przez rzemiosło śląskie, przy czym pewna ilość warsztatów fabrykowałaby jedną tylko część składową samochodu. Projekty te ostatnio zaczynają przybierać coraz

realniejsze kształty. Izba Rzemieślnicza w Katowicach rozesłała już kwestionariusz do zakładów ślusarskich i drobnych warsztatów samochodowych, w celu zorientowania się w zdolnościach wytwórczych drobnego rzemiosła, na którym cała akcja ma się oprzeć.

NOWE TABLICE REJESTRACYJNE DLA SAMOCHODÓW I MOTOCYKLI

Nowe tablice rejestracyjne dla samochodów i motocykli zostały już rozesłane do urzędów wojewódzkich.

Tablice te są znacznie estetyczniejsze od dotychczasowych. Zostały one zaprojektowane według zasad Sekcji Samochodowej Międzynarodowego Komitetu Normalizacyjnego.

Pewną inowację wprowadzono dla motocykli solowych — motocykle te będą miały po dwie tablice rejestracyjne: z przodu i z tyłu (dotychczas motocykle solowe miały tylko tablicę rejestracyjną z przodu, motocykle z wózkami dwie tablice z przodu i z tyłu). Przy opracowywaniu nowych tablic rejestracyjnych dla motocykli wzorowano się na tablicach angielskich (m. in. wielkość).

Zmiana tablic starych na nowe rozpocznie się w początkach marca. Do 1 czerwca r. b. wymiana będzie płatna (10 zł. za tablice samochodowe i 6.50 za tablice motocyklowe). W okresie od 1 września r. b. przez pewien czas tablice stare będą wymieniane bezpłatnie.

IMPREZY MOTOCYKLOWE W R. 1937.

Polski Związek Motocyklowy zaakceptował następujący kalendarzyk imprez motocyklowych na rok bieżący, który obejmuje m. in.: czteroetapowy raid szlakiem Marszałka Piłsudskiego (rozszerzony na Ziemie wschodnie) na trasie około 2 tys. km. (6—9 maj), pierwszy w Polsce raid górski (tatrzański) mający być przygotowaniem polskich motocyklistów do ewentualnych 6-dniówek (11—12 września), raid w góry Świętokrzyskie (16—17 maja), raid dookoła Polski Lwów — Kraków — Gdynia — Warszawa — Lwów (26—30 maja), raid szosowo-terenowy P. K. M'u (24—25 kwietnia), jazda terenowa w Nadliwiu (3 października), jazda do Paryża na wystawę. Poza tym kalendarzyk przewiduje wyścig górski w Wiśle, wyścig szosowy Legii na Bielanach (20 czerwca).

OFICEROWIE WŁOSCY JAKO KIEROWCY SAMOCHODÓW

Rozpoczęta ostatnio akcja motoryzacji armii włoskiej, została obecnie rozszerzona przez obowiązkowe przeszkolenie wszystkich oficerów w celu opanowania technicznego i kierowania samochodem. Co roku 2.000 oficerów będzie musiało przejść kurs kierowcy samochodowego. Wszystkie szkoły wojskowe będą musiały uwzględnić w programach naukę o samochodach.

SAMOCHODY POPULARNE W NIEMCZECH

Jak donosi prasa, sprawa budowy t. zw. samochodu popularnego posunęła się znacznie naprzód. Dokonano pierwszych prób z 3 samochodami tego typu, zbudowanymi według konstruktora samochodów wyścigowych „Auto-Union", inż. Persche. Wozy próbne poddano w okresie 2½-miesięcznym doświadczeniom w górach Schwarzwaldu i na autostradach. W okresie tym samochody „popularne" przebyły po 50 tys. klm.

Uzyskane w ten sposób doświadczenia stosowane są obecnie przy budowie dalszych 30 wozów typu popularnego. Dalsze prace przy konstrukcji tego samochodu idą w kierunku jak największego zmniejszenia kosztów utrzymania wozu i produkcji z surowców krajowych.

POSTĘPY PRODUKCJI SAMOCHODOWEJ Z. S. R. R.

Jak podaje „Polska Zbrojna" — Zakłady samochodowe Gorkij (N. Nowgorod) wypuściły na „rynek" sowiecki luksusowe samochody osobowe „Mołotowiec—1". Pierwsza partia tych maszyn wzięła udział w raidzie doświadczalnym na trasie Gorkij — Moskwa — Leningrad — Moskwa — Gorkij. Warunki raidu były bardzo trudne. Śnieg, złe drogi, gołoledź, towarzyszyły prawie cały czas uczestnikom zawodów. Trasa wynosiła 2.500 klm. Przeciętna szybkość, osiągana przez samochody „M—1", równała się 80—85 km. na godz. Wyniki raidu wykazały, że samochód „M—1" ma jeszcze wiele braków technicznych i konstrukcyjnych, dlatego musi być jeszcze poddany dalszym próbom i wielu ulepszeniom.

Charakterystyka techniczna tego osobowego samochodu (pełne oznaczenie „GAZ—A—M—1") przedstawia się następująco:

Karoseria Sedan 4-drzwiowa 5-miejscowa waży 1.300 kg. Maksymalna szybkość 100—105 km. na godz. Rama sztywna, zawieszona na półeliptycznych resorach, pracujących wspólnie z 4 hydraulicznymi amortyzatorami.

Koła na balonach niskiego ciśnienia 1.3—1.4 atmosfery, o wymiarach 7,00"×16". Nacisk jednostkowy równa się 1.5 kg. na 1 cntm².

Samochód „M—1" ma silnik 4-cylindrowy, mocy 50 KM. przy 2.800 obr. min. Silnik umocowany jest w 3 punktach na miękkich gumowych poduszkach. Zbiornik benzynowy, umieszczony z tyłu, o pojemności 60 l., podaje paliwo przy pomocy pompki. Zapas paliwa wystarcza na 450 km. Dynamo 3-szczotkowe. Sprzęgło suche, 1-tarczowe. Skrzynka biegów ma 3 przekładnie w przód, 1 w tył. Hamulec na wszystkie 4 koła nożny i ręczny.

POSTĘPY MOTORYZACJI ŚWIATOWEJ

Frankfurter Zeitung podaje interesujące cyfry dotyczące światowej produkcji samochodów:

Rok	Produkcja w tys. szt.	W tym udział poszczególnych krajów w %						
		St. Zjedn.	Kanada	Anglia	Niemcy	Francja	Włochy	ZSSR
1929	6.278	85,3	4,2	3,8	2,0	3,9	0,9	0,0
1932	1.977	69,3	3,1	11,8	2,6	9,2	1,5	1,3
1933	2.683	71,6	2,5	10,7	4,0	7,4	1,6	1,9
1934	3.749	74,1	3,1	9,1	4,7	5,3	1,2	1,9
1935	5.127	77,2	3,4	7,9	4,7	3,5	0,9	1,9
1936	5.850	74,5	2,6	7,9	5,1	3,5	—	—

Ciekawa ta tabliczka pozwala zdać sobie sprawę ze spustoszeń jakie poczynił kryzys w światowej produkcji samochodów. Uwidacznia ona ponadto stały i systematyczny wzrost udziału Niemiec w porduktji światowej.

ŚWIAT SIĘ MOTORYZUJE...

W Czechosłowacji w ciągu 11 miesięcy 1936 roku zarejestrowano 10036 sztuk samochodów, w czym 9100 szt. osobowych i 936 ciężarowych i autobusów.

W nowozarejestrowanych samochodach osobowych było produkcji krajowej — 91,7%, a ciężarowych — 79,2%.

W Austrii w ciągu 12 miesięcy 1936 r. zarejestrowano 11,126 sztuk samochodów. Nowe rejestracje 1936 roku wyniosły ogółem 5192 sztuki samochodów, wobec 2958 sztuk w r. 1935, wzrost nowych rejestracji dotyczył specjalnie samochodów osobowych (4606 sztuk).

Wywóz z Niemiec wyniósł w roku 1936:
samochodów osobowych nowych i podwozi — 30041 szt. (w 1935 — 19578); samochodów osobowych używanych — 73 szt. (w 1935 — 80); samochodów i podwozi ciężarowych nowych 6075 szt. (w 1935 — 3765). Najwięcej wywieziono do Belgii (4300 szt.) i do Danii (3197 szt.). Wartość wywiezionych samochodów i podwozi wynosiła 70 milionów RM, wobec 46,900.000 — w r. 1935.

W U. S. A. czysty zysk Towarzystwa Chrysler Corp. wyniósł za rok 1936 $ 62,111.000 — wobec $ 34 mil. 976,000 — w roku poprzednim. W r. 1936 sprzedano ogółem 1,066,000 samochdów — wobec 844,000 — w roku 1935.

We Francji w roku 1936 zarejestrowano 163,026 (w 1935 127,435) sztuk samochodów osobowych i 20.769 (w 1935 — 18,931) ciężarówek.

Czasopisma nadesłane

Wiadomości Turystyczne, Nr. 4 za luty, Nr. 5 z marca 1937 r.

Turystyka, za marzec 1937 r.

A.T.S., Nr. 1, 2 za styczeń, luty 1937 r.

Skrzydlata Polska, Nr. 3 za marzec 1937 r.

L'Echo de Belgrade, Nr. 5, 6, 7 za luty, Nr. 8, 9 za marzec 1937 r.

Tenrikyo, Nara — Japonia, Nr. 77 ze stycznia 1937 r.

Głos Przemysłowo-Handlowy, Nr. 1 za marzec 1937 r.

News Shell Aviation, London, Nr. 68 za luty 1937 r.

L'Esperanto, Milano.

Turysta w Polsce, Nr. 1—2 za styczeń—luty 1937 r.

Touring, Organ Oficj. Szwajc. Touring Klubu, Bern, Nr. 7, 8 z lutego, Nr. 9, 10 z marca 1937 r.

The Autocar, London, Nr. 4, 5, 6 za luty 1937 r.

Viaggiare-giornale del turista, Roma, Nr. 3, 4 za luty 1937 r.

Lot Polski, Nr. 2 za luty 1937 r.

La Turquie Kamaliste, Ankara, Nr. 15/1936 r.

Motorwelt, Berlin, Nr. 3, 4 za luty, Nr. 5 za marzec 1937 r.

Motor, Kopenhaga, Nr. 7, 8, 9 za luty, Nr. 10 z marca 1937 r.

Československy Motorista, Ofic. Organ Czeskiego Touring Klubu, Praha, Nr. 3, 4 z lutego 1937 r.

Le vie d'Italie, Nr. 3 za marzec 1937 r.

The C. T. C. Gazette, London, Nr. 3 za marzec 1937 r.

Guide, New York Nr. 2 za luty 1937 r.

Wiadomości Wędkarskie, Nr. 2 za luty 1937 r.

Polska Jutrzejsza Gospodarcza, Nr. 8 z marca 1937 r.

Osterreichische Touring Zeitung, Nr. 2 za luty, Nr. 3 za marzec 1937 r.

Bój z bolszewizmem, Nr. 2 za luty.

Camping, London, Nr. 3 za luty, Nr. 4 za marzec 1937 r.

Deutschland, Berlin, za marzec 1937 r.

Revue du Touring Club de L'Iran, za luty 1937 r.

Touring Club de Belgique, Bruxelles, Nr. 4 z lutego, Nr. 5 z marca 1937 r.

Der Selbstfahrer, Hamburg, Zesz. 6 za luty 1937 r.

Przemysł Naftowy, Zesz. 3 za luty 1937 r.

Drogowiec, Nr. 2 za luty 1937 r.

Englebert Magazine, Liége, Nr. 167 za styczeń / luty 1937 r.

Auto Motop, Beograd, Nr. 6/7 za luty / marzec 1937 r.

La Revue du Touring Club de France, Nr. 508 za marzec 1937 r.

TOURING jest jedynym w Polsce czasopismem, które stale podaje aktualne zmiany stanu dróg.

Touring

Organe Officiel du Touring Club Polonais

Revue mensuelle

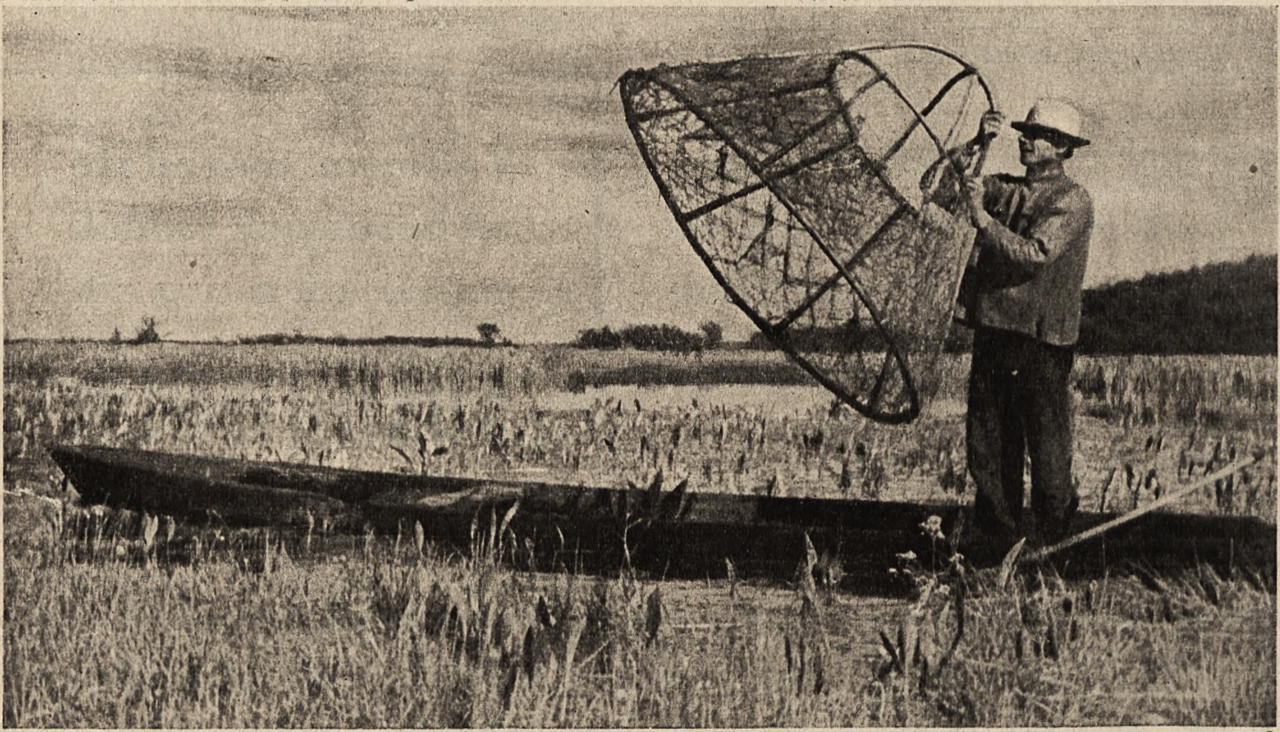
WARSZAWA **MARS 1937** **2e (XII) ANNEE Nr. 3**

Les Provinces de l'Est

Lorsque les Polonais parlent du vaste territoire qui s'étend le long de la frontière orientale du pays et occupe la moitié environ de la superficie totale de la Pologne, ils emploient volontiers l'expression: Provinces de l'Est. Cette appellation est pleinement justifiée par les différences marquées qui existent entre ces terres et le reste de la Pologne aussi bien sous le rapport des caractéristiques régionales et du paysage que des conditions économiques. On n'y voit point de grandes villes, d'importants centres industriels ni de routes asphaltées ou pavées. Les villes principales de cette région sont: Lwów, Pińsk et Wilno, toutes les trois également riches en passé historique glorieux.

La simplicité de la nature, les beautés du paysage enchantent chaque touriste. Le calme idéal, troublé seulement par le chant d'innombrables oiseaux, l'air frais et vivifiant, l'hospitalité et le franc accueil de la population, aux coutumes intéressantes et aux costumes pittoresques, assurent au citadin surmené des conditions de repos exceptionnellement favorables. La configuration variée du terrain du territoire entier des provinces de l'Est constitue un cadre parfait pour la pratique des sports d'été et d'hiver, comme en témoigne le nombre toujours croissant de touristes venant aussi bien des autres provinces de la Pologne que de l'étranger.

Le partie méridionale des Provinces de l'Est est occupée pour la plupart par des montagnes. Son climat est chaud, caractéristique pour la région de la Mer Noire, la température atteint en été 60° ce qui permet la culture, à côté des fruits de la région tempérée, des fruits du midi et notamment des raisins, des



Polesie — Le pecheur.

Phot. Z. Chomątowska
Archives du Min. des Communications.



Nowogródek: Tumulus du Mickiewicz. Phot. Jan Bułhak. Archives du Min. des Communications.

abricots, des pêches et autres. La cure de fruits, les bains de soleil et les bains de rivière attirent de nombreux visiteurs vers la station climatique principale de la région, Zaleszczyki. Il existe en outre dans le région nombre de sources d'eaux minérales variées qui ont donné déjà naissance à des stations balnéaires. Parmi les objets qui méritent l'attention du touriste il convient de mentionner les ruines des anciens chateaux-forts, les demeures seigneuriales de styles divers, les anciennes fortifications romaines de l'époque de l'empereur Trajan ainsi que les remarquables grottes de gypse cristallique, unes des plus belles en Europe.

Le centre de cette région est constitué par Lwów, ville de 330.000 habitants, datant du XIII siècle. Elle possède de beaux monuments architectoniques, palais, anciennes maisons aux curieux ornements, églises intéressantes dont quelques-unes de style bysantin ainsi que plusieurs collections et musées.

La partie centrale des provinces de l'Est diffère complétement des autres: c'est la Polésie, pays des eaux et des marécages. Sa nature calme et, ont pourrait dire, paresseuse attire le touriste par son charme un peu mystérieux. En vagabondant à travers ses vastes étendues aquatiques, dont le calme n'est troublé que par les cris et le vol d'oiseaux, l'aboiement lointain d'un chien ou le coup de feu d'un chasseur, l'on se sent captivé par la nature, par sa beauté et par le calme idéal du paysage. La chasse, la pêche et le canotage—voici les principaux attraits de ce terrain pour le touriste qui, fervent des ces sports, ne cherche pas des hôtels confortables et des restaurants de luxe et sait se contenter de la nourriture simple et des logis primitifs que peut lui offrir la population locale.

Pińsk, la capitale de ce vaste territoire d'une étendue égale à celle des Pays-Bas, ne compte que 30.000 habitants. Ville ancienne, datant du XII siècle, elle frappe par le contraste de ses belles constructions antiques et des pauvres maisons en bois de ses habitants.

La partie septentrionale des provinces de l'Est, dite région de Wilno, doit son nom à sa capitale Wilno, ville de 207 mille habitants, datant du XIV siècle. Le caractère de cette région est complétement différent de celui des autres: terrain agréablement valloné, de belles forêts avec cà et là des lacs, dont quelques-uns de dimensions considérables. Le touriste trouvera ici d'excellentes conditions de repos chez les propriétaires fonciers de la région, recevant des hôtes payants. Le touriste doit visiter cependant en premier lieu la ville même de Wilno remarquable par ses églises gothiques et baroques, ce dernier style ainsi que le style rococo étant des plus caractéristiques pour l'architecture de Wilno. Une de ces églises, la petite église de Ste Anne, d'un remarquable style gothique néerlandais, construite au XVI siècle a tellement charmé Napoléon qui s'est arrêté à Wilno avant de poursuivre sa marche sur Moscou, qu'il a manifesté son vif regret de ne pouvoir la transporter à Paris. Wilno est connue en outre par l'image miraculeuse de la Sainte Vierge d'Ostra Brama, vénérée par toute la Pologne et attirant chaque année d'innombrables pélerins ainsi que



Canal d'Augustów. Phot. J. Rolsztein. Archives du Ministere des Communications.

par son cimetière militaire de Rossa où repose, parmi les tombes des soldats tombés pour la Patrie le coeur du Maréchal Piłsudski.

Le touriste ne manquera pas également de s'intéresser à Wilno aux quartiers habités par les Karaïtes et les Tartares, descendants des peuples nomades des steppes de la Russie méridionale, établis en cette partie de la Pologne à lépoque des invasions, et conservant leur réligion et leurs anciennes coutumes.

A l'ouest de la région de Wilno commence la chaine de grands lacs de Suwałki — Augustów, dont la superficie atteint des dizaines de km et favorise le développement des sports aquatiques en été et du yachting sur glace en hiver.

Au sud de la région des lacs se trouve enfin la célèbre forêt de Białowieża, transformée en partie en parc national, riche en gibier, parmi lequel if faut mentionner le dernier troupeau d'aurochs.

Le touriste qui ne cherche pas de confort spécial, mais sait se contenter d'une vie simple et saine, dans le cadre d'une belle nature parfois primitive n'a qu'à visiter les provinces de l'Est de la Pologne. Il y trouvera le repos dans le calme et des impressions nouvelles, meilleure recompense pour l'effort fait pour connaître ce pays. *M. R.*

TREŚĆ ZESZYTU:

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04, P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: rocznie zł. 6.—, półrocznie zł. 3.00.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. **Redaktor:** Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 7 Tel. 11-40-45.